DOCUMENTS DE LA SESSION

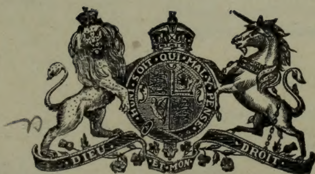
VOLUME 8

DEUXIÈME SESSION DU DIXIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1906



VOLUME XL

☞ Voir aussi la liste numérique, page 5.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

DEUXIÈME SESSION, DIXIÈME PARLEMENT, 1906.

S

T

V

W

Y

Voir aussi l'index alphab q

LISTE DES DOCUMENTS PARLEMENTAIRES.

Arrangés par ordre numérique, avec leurs titres au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME C.

Quatrième recensement du Canada, 1901. Vol. III.—Manufactures. Présenté le 24 avril 1906, par l'hon. S. A. Fisher..........................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME D.

Quatrième recensement du Canada, 1901. Vol. IV.—Statistiques vitales, présence dans les écoles, condition des demeures et des familles, institutions, églises et écoles, districts électoraux et représentation. Présenté le 24 avril 1906, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 1.

(Ce volume est relié en deux parties).

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice terminé le 30 juin, 1905. Rapport partiel présenté les 12, 14 et 26 mars 1906, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 2.

2. Comptes publics du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présentés le 12 mars 1906, par sir Wilfrid Laurier.....................*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada, pour les neuf mois expirant le 31 mars 1907. Présenté le 12 mars 1906, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1906. Présenté le 12 mars 1906, par sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4a. Budget supplémentaire additionnel des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1906. Présenté le 20 avril 1906, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4b. Budget supplémentaire additionnel des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice expirant le 30 juin 1906. Présenté le 20 juin 1906, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

5. Budget supplémentaire additionnel des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice expirant le 30 juin 1906. Présenté le 24 avril 1906 par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

5a. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour les neuf mois expirant le 30 mars 1907. Présenté le 20 juin 1906 par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1905. Présenté le 30 avril 1906, par l'hon. W. S. Fielding. ..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 3.

7. Rapport des dividendes restant impayés et des montants ou soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées depuis cinq ans ou plus, avant décembre 1906, dans les banques chartées du Canada. Présenté le 28 mai 1906, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8. Rapport du Surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1905.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9. Sommaires des rapports des compagnies d'assurances en Canada pour l'année 1905. Présentés le 23 avril 1906, par l'hon. W. S. Fielding ....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 4.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présenté le 12 mars 1906, par l'hon. W. Paterson............*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

10*a*. Subventions postales et aux paquebots. Supplément au rapport du ministère du Commerce pour l'année expirée le 30 juin 1906. Présentées le 29 mai 1906, par l'hon. W. Paterson.
Imprimées pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 5.

11. Tableaux du Commerce et de Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1905. Présentés le 12 mars 1906, par l'hon. W. Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1906.—Partie I, Accise. Présentés le 16 janvier 1905, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

13. Partie II, Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présentée le 15 mars 1905, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

14. Falsification des substances alimentaires pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présentée le 25 avril 1906, par l'hon. W. Templeman....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 6.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice terminé le 31 octobre 1905. Présenté le 10 avril 1906, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15*a*. Rapport du Directeur vétérinaire général, 1905.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour l'année 1905. Présenté le 10 avril 1906, par l'hon. S. A. Fisher........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

17. Statistique criminelle pour l'exercice terminé le 30 septembre 1905.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 7.

(Ce volume est relié en trois parties.)

18. Rapport sur les archives du Canada, 1905...*Imprimé par la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 8.

19. Rapport du ministre des Travaux publics pour l'exercice terminé le 30 juin 1906. Présenté le 30 mars 1906, par l'hon. H. R. Emmerson ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

19*a*. Rapport de la Commission royale des transports. Présenté le 17 avril 1906, par l'hon. C. S. Hyman.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19*b*. Rapport de la Commission des eaux limitrophes internationales.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 8—*Fin.*

19c. 1. Rapport de la Commission internationale des eaux limitrophes sur la condition des chutes de Niagara et ses recommandations à ce sujet, 2. Rapport de la Commission sur les conditions existantes au Saut-Sainte-Marie, avec les règles pour le contrôle de ces eaux recommandées par la commission. Présenté le 4 mai 1906, par l'hon. C. S. Hyman.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19d. Second rapport intérimaire de la section canadienne de la Commission internationale des eaux limitrophes. Présenté le 4 mai 1906, par l'hon. C. S. Hyman.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice 1905-1906. Présenté le 12 mars 1906, par l'hon. H. R. Emmerson... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 9.

20a. Statistique des canaux pour la saison de navigation 1905. Présentée le 23 mars 1906, par Sir Frederic Borden...... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

20b. Statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1906. Présentée le 26 avril 1906, par l'hon. H. R. Emmerson... *Imprimée pour la distrtbution et les documents de la session.*

21. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice terminé le 30 juin 1906.—Marine. Présenté le 9 avril 1906, par l'hon. L. P. Brodeur.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

21a. Sixième rapport annuel de la Commission de Géographie du Canada, contenant toutes les décisions de la Commission...... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

21b. Liste des navires enregistrés en Canada à la date du 31 décembre 1905. Présentée le 29 mai 1906, par l'hon. R. Lemieux ...... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 10.

21c. Table des marées et levé des côtes du Pacifique du Canada. Présentée le 1er mai 1906, par l'hon. W. S. Fielding...... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

22. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice expiré le 30 juin 1905.—Pêcheries. Présenté le 23 mars 1906, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

23. Rapport de la Commission des ports, etc., 1905.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

24. Rapport du ministre des Postes pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présenté le 14 mars 1906, par l'hon. A. B. Aylesworth. ...... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 11.

25. Rapport annuel du ministre de l'Intérieur pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présenté le 28 mars 1906, par l'hon. W. Paterson...... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

25a. Rapport de l'arpenteur en chef des terres fédérales pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

25b. Rapport de l'astronome en chef, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session

VOLUME N° 12.

26. Rapport sommaire de la Commission de Géologie pour l'année civile 1905.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

26a. Rapport sur l'inspection des mines...... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

27. Rapport annuel du département des Sauvages, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présenté le 26 mars 1906, par l'hon. F. Oliver...... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME N° 13.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest pour 1905. Présenté le 3 mai 1906, par Sir Wilfrid Laurier .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

28a. Rapport supplémentaire de la royale gendarmerie du Nord-Ouest, 1905. District du fleuve Mackenzie. Présenté le 5 juin 1906 par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1905. Présenté le 30 juin 1906, par l'hon. W. S. Fielding...... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

30. Liste du Service civil du Canada, pour 1905. Présentée le 23 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

31. Rapport du Bureau des examinateurs du service civil, pour l'année 1905. Présenté le 6 juillet 1906, par Sir Wilfrid Laurier................ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

32. Rapport annuel de la division de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présenté le 25 juin 1906, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME N° 14.

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement pour l'année 1905. Présenté le 8 mars 1906 par l'Orateur.................................. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présenté le 22 mars 1906 par l'hon. C. Fitzpatrick.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

35. Rapport annuel du conseil de la milice du Canada pour l'année civile 1905. Présenté le 18 avril 1905, par Sir Frederick Borden.................. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

35a. Rapport du bureau des visiteurs, Collège militaire Royal, 1905. Présenté le 10 juillet 1906, par Sir Wilfrid Laurier .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

36. Rapport du département du Travail pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présenté le 15 mars 1906, par l'hon. A. B. Aylesworth............. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

37. Rapport sur les élections partielles pour la Chambre des Communes tenues durant l'année 1905. Présenté le 1er mai 1906, par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

38. Copie d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 28 février 1906, au sujet de la nomination d'une commission pour faire une enquête sur certaines matières relatives aux affaires d'assurance sur la vie en Canada ; et aussi, copie de la commission nommée pour s'enquérir des affaires d'assurance sur la vie en Canada. Présenté le 9 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier. .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

39. Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 17 juillet 1905,—Etat faisant connaître toutes les terres boisées vendues ou louées par le ministère de l'Intérieur depuis le 1er juillet 1896, la description et la superficie de chaque lot, les demandes faites, l'avis ou l'annonce de la vente ou de la demande de soumissions, les soumissions reçues et le montant mentionné dans chacune, les soumissions acceptées, le nom et le domicile ou siège d'affaires de la personne ou de la compagnie à qui chaque lot a été vendu ou loué. Présentée le 12 mars 1906.—*M. Foster*.............. *Pas imprimée.*

40. Etat indiquant les dépenses imprévues du 1er juillet 1905 au 7 mars 1906, conformément à l'Acte de 1904. Présenté le 12 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier.............................. *Pas imprimé.*

41. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titutaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1905. Présenté le 12 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier....... *Pas imprimé.*

42. Relevé conforme à l'article 17 de l'Acte d'assurance du Service civil pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présenté le 12 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier.............................. *Pas imprimé.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

43. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement, à compte de l'exercice 1905-1906. Présenté le 12 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier............*Pas imprimé.*

44. Rejet par le conseil du Trésor des décisions de l'Auditeur général entre les sessions de 1905 et 1906. Présenté le 12 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier.............................. *Pas imprimé.*

45. Premier rapport annuel de la commission du chemin de fer National Transcontinental pour l'exercice terminé le 30 juin 1905. Présenté le 12 mars 1906, par l'hon. H. R. Emmerson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

45*a*. Rapport de M. Collingwood Schreiber, ingénieur en chef du gouvernement pour la division ouest du chemin de fer National Transcontinental, sur les progrès des études et des travaux de construction dans la division ouest du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique (de Winnipeg à la côte du Pacifique). Présenté le 13 mars 1906, par l'hon. H. R. Emmerson.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

45*b*. Extrait d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par le Gouverneur général le 17 avril 1906, concernant l'acceptation de la soumission de la *Dominion Bridge Company* pour le construction d'un viaduc en acier à travers la vallée du Cap-Rouge, dans le "district B", dans le voisinage de la cité de Québec, avec le Transcontinental. Présenté le 17 avril 1906, par Sir Wilfrid Laurier.
Pas imprimé.

45*c*. Extrait d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par le Gouverneur général le 14 avril 1906 concernant l'acceptation de la soumission de M. John D. McArthur, pour la construction du "district F" depuis un point désigné sur les plans des commissaires du chemin de fer Transcontinental, à ou près la cité de Winnipeg jusqu'à un point connu sous le nom de *Peninsula Crossing* près du point de raccordement de l'embranchement sur Fort-William du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, distance d'environ 245 milles. Présenté le 17 avril 1906, par Sir Wilfrid Laurier. ... *Pas imprimé*

45*d*. Extrait d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par le Gouverneur général le 14 avril 1906, concernant l'acceptation de la soumission de MM. Hogan et Macdonell pour la construction du "district B", depuis un point désigné sur les plans des commissaires du chemin de fer Transcontinental à l'extrémité nord du pont de Québec, jusqu'à un point près de La-Tuque, distance d'environ 150 milles du chemin de fer National Transcontinental. Présenté le 17 avril 1906, par Sir Wilfrid Laurier..*Pas imprimé.*

46. Etat des quais, dock, jetées et brise-lames construits par le ministère des Travaux publics depuis le 1er juillet 1896, avec le coût total de chacun de ces ouvrages. Présenté le 13 mars 1906, par l'hon. C. S. Hyman.......................................*Imprimé pour les documents de la session.*

46*a*. Etat des quais, docks et jetées construits par le gouvernement depuis 1896 jusqu'à 1906, indiquant la dépense faite pour chacun de ces travaux, pour réparations, depuis la date de leur achèvement jusqu'au 30 juin 1905. Présenté le 13 mars 1906, par l'hon. C. S. Hyman.
Imprimé pour les documents de la session.

47. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 juillet 1905.—Etat faisant connaître les quantités de charbon anthracite, appelé anthracite d'Ecosse, importées en Canada, en 1904, de la Grande-Bretagne ou d'ailleurs, les divers ports où ces importations ont été faites, et indiquant si des mesures ont été prises pour constater si le charbon ainsi importé était réellement de l'anthracite au point de vue du commerce ou au point de vue de l'imposition des droits ; et si, lors de l'inspection, il a été fourni quelque donnée sur le montant de carbone contenu dans le dit charbon. Présenté le 14 mars 1906.—*M. Macdonald (Pictou)*......................................*Pas imprimé.*

48. Copie de l'ordre général n° 88 des juges de la Cour Suprême du Canada. Présentée le 14 mars 1906, par l'Orateur..*Pas imprimée.*

49. Preuve faite devant la Commission du tarif. Présentée le 14 mars 1906, par l'hon. W. Paterson.
Pas imprimée.

50. Rapport du commissaire de la police fédérale pour l'année 1905. Présenté le 16 mars 1906, par l'hon. R. Lemieux..*Pas imprimé.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

51. Etat d'affaires de la compagnie de prêts et de placements Britannique Canadienne (à responsabilité limitée), pour l'année expirée le 31 décembre 1905 ; aussi, une liste des actionnaires au 31 décembre 1905, en conformité de l'article 33 du chapitre 57, 40 Victoria. Présenté (au Sénat) le 12 mars 1906, par l'hon. [illegible]. . . . . *Pas imprimé.*

52. Relevé de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien depuis le 1er octobre 1904 jusqu'au 1er octobre 1905. Présenté le 19 mars 1906, par l'hon. F. Oliver. *Pas imprimé.*

53. Arrêté du conseil du 6 janvier 1906, et rapport de Son Honneur le juge Myers sur l'enquête relative aux accusations portées contre R. C. Macdonald par des Métis des Etats-Unis au sujet de certains scrips réclamés par eux. Présenté le 19 mars 1907, par l'hon. F. Oliver. . . . . *Pas imprimé.*

54. Rapport sur les travaux exécutés par la Commission d'amélioration d'Ottawa depuis la date de sa nomination le 21 décembre 1899 jusqu'au 30 juin 1905. Présenté le 21 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier. . . . . *Imprimé pour les documents de la session.*

55. Réponse à un ordre de la chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Copie de tous télégrammes, rapports, recommandations et correspondance concernant la nomination de David Liddle en qualité d'aide-inspecteur des poids et mesures pour la division de Windsor, Ont., du ministère du Revenu de l'Intérieur. Présentée le 22 mars 1906.—*M. Ingram*. . . . . *Pas imprimée.*

56. Etat donnant les ordres en conseil publiés dans la *Gazette de la Colombie-Anglaise*, entre la date du dernier état et le 31 décembre 1905, aux termes du paragraphe *(d)* de la clause 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'affectation et la gestion des terres fédérales dans les limites de la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présenté le 22 mars 1906, par l'hon. F. Oliver. . . . . *Pas imprimé.*

57. Etat donnant les ordres en conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre la date du dernier état et le 31 décembre 1905, conformément aux dispositions de l'article 91 de l'Acte des Terres fédérales, chapitre 54 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 22 mars 1906, par l'hon. F. Oliver. *Pas imprimé.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant les diverses sommes d'argent payées à des juges, aux termes de l'article 13 d'un acte concernant les juges des cours provinciales, chap. 138 des Statuts Revisés du Canada, amendé par les articles 7, 8 et 9 du chap. 52 des Statuts de 1898, depuis le 30 juin 1903 jusqu'au 20 juillet 1905, et en vertu de cet article et son amendement tel qu'édicté par l'article 6 du chap. 31 des Statuts de 1905, depuis le dit 20 juillet jusqu'à date ; avec les item au sujet desquels les dits divers paiements ont été faits, et indiquant les paiements faits pendant la période qui a précédé et qui a suivi le 20 juillet, séparément. Présentée le 23 mars 1906—M. Lennox. . . . . *Pas imprimée.*

59. Règles adoptées par les juges de la Haute Cour de Justice d'Ontario, conformément à l'Acte des Elections contestées. Présentées le 23 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier. *Imprimées pour les documents de la session.*

60. Ordonnances du Territoire du Yukon pour 1905. Présentées le 23 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier. *Pas imprimées.*

61. Etat donnant la correspondance, ordre en conseil, plans et papiers, etc., en autant que le ministère de l'Intérieur est concerné depuis le dernier état présenté au Parlement en vertu de la résolution du 20 février 1882. Présenté le 23 mars 1906, par l'hon. F. Oliver. . . . . *Pas imprimé.*

62. Etat en détail de toutes les obligations et les garanties enregistrées au ministère du Secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier état (23 mars 1904), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 23 du chapitre 19 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 23 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier. . . . . *Pas imprimé.*

63. Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil en 1905. Présenté le 23 mars 1906, par Sir Wilfrid Laurier. . . . . *Pas imprimé.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

63a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 mars 1905,—Etat faisant connaître (1) le nombre d'employés permanents, hommes et femmes, respectivement, nommés dans le service intérieur du service civil à Ottawa depuis le 1er juillet 1896 ; (2) le nombre actuel des employés permanents, hommes et femmes, respectivement, dans le service intérieur à Ottawa ; (3) le nombre de surnuméraires, hommes ou femmes, inscrits sur la feuille de paie du service intérieur à Ottawa pour janvier 1905 ; (4) le nombre de surnuméraires, hommes et femmes, nommés depuis le 1er juillet 1896 ; (5) le nombre d'ouvriers, journaliers ou autres travailleurs employés à Ottawa pendant le mois de janvier, en sus des employés permanents ou surnuméraires actuellement à l'emploi du gouvernement à Ottawa, avec indication du division où ils sont employés. Présentée le 15 avril 1906,—*M. Sproule*..*Pas imprimée.*

63b. Autre réponse supplémentaire au nº 63*a*. Présentée le 6 avril 1906....................*Pas imprimée.*

64. Etat indiquant les remises d'intérêt faites aux termes de l'article 141, tel qu'ajouté à l'Acte des Sauvages par l'article 8, chapitre 35, 58-59 Victoria, pour l'année expirée le 30 juin 1905. Présenté le 26 mars 1906, par l'hon. F. Oliver..*Pas imprimé.*

65. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906, pour une liste des personnes auxquelles on a demandé, autrement que par la publication d'annonces dans les journaux, des soumissions pour la fourniture de la farine aux pénitenciers de Kingston, Saint-Vincent de Paul et Dorchester, et copie des soumissions reçues en réponse à ces demandes et des prix mentionnés. Présentée le 28 mars 1906,—*M. Taylor*..*Pas imprimée.*

66. Minutes de la Commission Royale sur l'assurance et preuve produite jusqu'au 23 mars courant. Présentées le 28 mars 1906, par l'hon. T. Fitzpatrick....................*Imprimées pour la distribution.*

66a. Autres minutes de la Commission royale sur la question des assurances et preuve produite jusqu'au 25 avril courant, inclusivement. Présentées le 27 avril 1906, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimées pour la distribution.

66b. Autres minutes de la Commission royale sur les assurances et preuve faite jusqu'au 4 juin, inclusivement. Présentées le 6 juin 1906, par l'hon. W. S. Fielding.........*Imprimées pour la distribution.*

67. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes en date du 21 mars 1906.—Copie de toutes lettres et documents concernant l'établissement d'un service impérial de renseignements. Présentée le 28 mars 1906, *N. Belcourt*..................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

67a. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 8 mai 1906, demandant un état de la correspondance récente avec l'*Imperial Office*, *re* commission du câble du Pacifique, et des particuliers, au sujet de l'établissement d'un service amélioré de renseignements et d'un système de câbles d'Empire. Présentée le 29 mai 1906, *hon. M. Ellis*......*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

68. Rapport de M. W. H. Hay, sur l'Institut impérial. Présenté le 30 mars 1906, par l'hon. S. A. Fisher.
Imprimé pour les documents de la session.

69. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1906,—Copie de tous télégrammes, lettres, pétitions, rapports, documents, recommandations, enquêtes, correspondance et toutes autres communications concernant la nomination et la destitution de M. Alexander Darrock de la charge de percepteur des douanes à Saint-Thomas, Ont. Présentée le 30 mars 1906.—*M. Ingram.*
Pas imprimée.

70. Réponse à un ordre de la Chambre des Comm4nes en date du 14 mars 1906,—1. Copie de tous contrats passés depuis le 30 juin 1902 par le gouvernement et (*a*) la *Eastern Railway Supply Company, (b)* la *New Brunswick Petroleum Company, (c)* la *Sherman Williams Paint Company* et *(d)* la *Maritime Wire Fencing Company* pour fournitures à aucun des chemins de fer de l'Etat. 2. Copie des soumissions sur lesquelles ces contrats ont été basés, et de toutes soumissions présentées par d'autres personnes pour ces contrats. 3. Copie de toutes correspondances et communications du ministère des Chemins de fer et de ses officiers avec les divers soumissionnaires et les entrepreneurs concernant les dites soumissions ou contrats ou approvisionnements, et de toutes correspondance et communications entre le ministère et ses officiers et entre les dits officiers au sujet des dites soumissions, contrats ou approvisionnements. 4. Copie de toutes annonces, états, comptes, papiers et pièces justificatives concernant les dits contrats ou approvisionnements ou leur paiement. Présentée le 2 avril 1906.—*M. Barker*..*Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 28 mars 1906.—Etat indiquant nos exportations en Allemagne, chaque année de 1896 à 1905 inclusivement, des articles suivants : blé, farine, avoine, bacon, jambons, beurre, fromage et pommes. Présentée le 4 avril 1906.—*M. Armstrong*..*Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 17 juillet 1905,—Copie de toute correspondance, documents, ordres et papiers concernant la déviation projetée du tracé de chemin de fer de la Baie de James à l'ouest du lac Simcoe, du plan du tracé primitif de la ligne communiqué au ministère des Chemins de fer et de la correspondance et des papiers à ce sujet. Présentée le 4 avril 1906.—*N. Grant*.......... *Pas imprimée.*

73. Réponse à une adresse de la Chambre des Communues, en date du 2 avril 1906,—Copie de toute correspondance du gouvernement impérial au sujet de la pétition envoyée par des imprimeurs anglais se plaignant d'avoir été amenés en ce pays sous de fausses représentations, quant aux conditions existantes de la main-d'œuvre en Canada, et de tous papiers à ce sujet. Présentée le 5 avril 1906.—*M. Verville*.......... *Pas imprimée.*

74. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mars 1906,—1. Copie du dernier état financier et du bilan de la Compagnie de pont et de chemin de fer de Québec. 2. Listes des directeurs de la compagnie et de ses principaux officiers, ainsi que des actionnaires et le montant des actions possédées par chacun. 3. Etat des obligations de la compagnie qui ont été garanties par le gouvernement et qui ont été négociées ou données en nantissement. 4. Etat de tous deniers payés par le gouvernement à compte du capital ou de l'intérêt. Présentée le 5 avril 1906.—*M. Monk.* *Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 juillet 1905,—Copie de toute correspondance, documents, résolutions et autres papiers concernant les tentatives ou propositions tendant à autoriser le placement de fonds déposés en fidéicommis dans le Royaume-Uni en effets garantis par aucune province du Canada, et l'exécution des conditions nécessaires à cette fin. Présentée le 5 avril 1906.—*M. Borden*.......... *Pas imprimée.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mars 1906,—Etat indiquant,—1. Le montant dû actuellement au gouvernement fédéral par la Commission des chemins à barrières de Montréal (*a*) à compte du capital, (*b*) pour arrérages d'intérêts ; 2. Les montants perçus à chaque barrière appartenant à la dite commission pendant l'année civile 1905 ; 3. Les montants dépensés sur chaque section ou division de chemin sous le contrôle de la dite commission pendant la dite année 1905, et les contrats donnés pendant l'année, ainsi que le nom de l'entrepreneur, la date et le montant de chaque contrat, le coût de la pierre fournie et, dans chaque cas, si des soumissions pour ces contrats ont été demandées par voie des journeaux ; 4. Les montants dépensés pendant la dite année à chaque barrière pour salaire des gardiens de jour et de nuit, et toutes autres dépenses encourues pour chaque barrière ; 5. La dette actuelle détaillée de la dite commission en dehors des obligations dues au gouvernement du Canada ; 6. Les sommes, en détail, payées pendant l'année en dehors des salaires, entretien des chemins et loyer. Présentée le 5 avril 1906.—*M. Monk*.......... *Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 19 mars 1906,—Copie de toute correspondance, recommandations, télégrammes ou pétitions en la possession du gouvernement ou d'aucun ministère ou officier de ministère concernant la destitution de M. Joseph McCabe, comme maître de poste de Iona, I.-P.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 5 avril 1906. *M. Martin* (*Queen*).......... *Pas imprimée.*

77*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 juillet 1905,—Copie de toute correspondance, documents, ordres et papiers concernant la destitution de James Power, ci-devant maître de poste à Wheatley-River, I.-P.-E., et la momination de son successeur. Aussi, copie de toute correspondance et pétition au sujet de la réinstallation du dit James Power. Présentée le 9 avril 1906. *M. McLean* (*Queen*).......... *Pas imprimée.*

77*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 avril 1906.—Copie de toutes pétitions, lettres, correspondance, rapports, mémoire et autres documents concernant la destitution de M. Patrick Walsh de la charge de maître de poste à East-Roman-Valley, comté de Guysboro, N.-E. Présentée le 1er mai 1906. *M. Lancaster*.......... *Pas imprimée.*

77*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1906,—Copie de toute correspondance et de tous papiers en la possession du gouvernement ou de quelqu'un de ses membres ou officiers concernant la destitution de Madame Sarah Smith de la charge de maîtresse de poste à Mount-Buchanan, I.-P.-E., et la nomination de M. Bishop pour la remplacer. Présentée le 7 mai 1906. *M. McLean (Queen)*.......... *Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

77d. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mai 1906,—Copie de toute correspondance, recommandations, télégrammes et pétitions en la possession du gouvernement ou de quelqu'un de ses membres ou fonctionnaires concernant la destitution de David D. Coffin, comme maître de poste à Head-of-Hillsboro, I.-P.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 4 juin 1906. *M. Martin (Queen)*..................*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906,—Copie des rapports du sous-ministre des Postes énonçant qu'il est nécessaire de nommer un autre commis de première classe et un autre commis de seconde classe pour les besoins du service dans le ministère, et demandant que le Parlement vote les crédits nécessaires à cet effet. Présentée le 5 avril 1906. *M. Barker*..................*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1906,—Copie de toutes pétitions, lettres ou correspondance concernant le changement du site du bureau de poste au village French, I.-P.-E. Présentée le 5 avril 1905. *M. McLean (Queen)*..................*Pas imprimée.*

80. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, du 2 avril 1906,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et toute personne de Lethbridge au sujet de la grève des mineurs de Lethbridge et de l'intervention de la police à cheval en cette affaire. Présentée le 6 avril 1906. *M. Smith (Nanaïmo)*..................*Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat faisant connaître les noms de tous les inspecteurs de homesteads actuellement employés dans les treize agences du Manitoba et du Nord-Ouest, et le nombre de jours que chaque inspecteur a été absent de ses devoirs réguliers entre le 1er juillet et le 31 décembre 1905, la cause de la dite absence et le montant des dépenses de chaque mois pendant cette période. Présentée le 5 avril 1906.—*M. McCarthy (Calgary)* *Pas imprimée.*

82. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1906,—Copie de l'arrêté du conseil nommant M. W. A. Weeks pour faire une enquête sur certaines affaires en litige au sujet de terrains expropriés par le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, et de certaines autres matières se rapportant à ce chemin de fer. Aussi, copie de la preuve et du rapport du dit M. Weeks sur cette affaire. Présentée le 6 avril 1906.—*M. Martin (Queen)*..................*Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1905,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses ministères ou membres et la Commission de construction du Transcontinental au sujet de l'étude ou du tracé de la route du chemin de fer Transcontinental dans la province du Nouveau-Brunswick. Présentée le 6 avril 1906.—*M. Crocket* *Pas imprimée.*

83a. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1906,—Copie de toute correspondance entre la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le gouvernement ou quelqu'un de ses ministères et entre la dite compagnie et la Commission du Transcontinental au sujet des études et du tracé du chemin de fer Transcontinental projeté entre Québec et Moncton. Présentée le 1er juin 1906.—*M. Crocket*..................*Pas imprimée.*

84. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Copie de toutes formules de demandes employées depuis 1890 pour inscriptions de homesteads. Présentée le 6 avril 1906.—*M. Ingram*..................*Pas imprimée.*

85. Etat indiquant les quais transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries depuis 1896. Présenté le 6 avril 1906, par l'hon. L. P. Brodeur..................*Pas imprimé.*

86. Réponse à un ordre de la Chambre des Commnnes, en date du 19 mars,—Etat (*a*) spécifiant les diverses lois dans le Royaume-Uni et dans les diverses dépendances et colonies de l'Empire au sujet de la naturalisation des aubains ; (*b*) définissant l'effet de la naturalisation effectuée dans la Grande-Bretagne et dans les diverses colonies ou dépendances, respectivement, lorsque la personne ainsi naturalisée réside par la suite dans une autre partie de l'Empire ; (*c*) indiquant les tentatives faites dans le passé par le gouvernement du Royaume-Uni ou d'une colonie ou dépendance quelconque, ou par aucun corps ou association dans le but d'obtenir l'uniformité dans les lois de naturalisation dans tout l'Empire. Présenté le 6 avril 1906.—*M. Borden (Carleton).*
"Rapport du comité départemental," imprimé pour les documents de la session.

VOLUME N° 14—*Suite.*

87. Copie d'une lettre adressée à M. S. G. Corry, architecte, l'informant qu'en vertu d'un arrêté du conseil une commission lui sera adressée conjointement avec M. Hutchinson, architecte, de Montréal, pour faire une enquête et un rapport sur un accident survenu dans la matinée du 5 courant et qui a produit l'effondrement d'une partie de la tour comprise dans la construction de l'allonge du bloc Ouest. Les plans et devis de la dite construction sont annexés à la dite lettre. Présentée le 9 avril 1906, par l'hon. C. S. Hyman .... *Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 mars 1905.—Copie de toute correspondance, écrits, dossiers, documents, mémoires ou renseignements, manuscrits ou imprimés en la possession ou sous le contrôle du ministère des Postes concernant la création d'un service de distribution rurale en Canada ou la manière d'établir ou administrer un semblable service, et son coût probable. Aussi, tous renseignements que le ministère possède sur l'opération d'un service semblable aux Etats-Unis ou ailleurs et son coût annuel et autres détails. Présentée le 9 avril 1906.—*M. Lennox* .... *Imprimée pour les documents de la session.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1906,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, mémoires ou autres documents entre le ministère des Postes ou aucun de ses officiers et toutes personne ou personnes concernant le transfert du bureau de poste de Thorndale, Ont., de la maison d'affaires de M. S. Duffins à la maison d'affaires de M. J. Falconer. Présentée le 9 avril 1906.—*M. Elson* .... *Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, du 19 mars 1906,—Etat indiquant toutes les terres boisées vendues ou louées par le ministère de l'Intérieur après la date des ventes ou locations comprises dans le document de la session n° 39, déposé sur la Table de la Chambre le 12 mars 1906, la description et la superficie de chaque lot, les demandes faites pour ces lots, la publication de l'annonce pour vente ou soumission, les soumissions reçues, le montant mentionné dans chaque soumission, les soumissions acceptées et les nom et domicile de la personne ou de la compagnie à qui chaque lot a été vendu ou loué. Présentée le 9 avril 1906.—*M. Foster* .... *Pas imprimée*

91. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 de mars 1906,--Etat donnant : 1. Le nombre des colons qui ont pris des inscriptions pour homesteads dans les régions maintenant comprises dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et d'Alberta, chaque année depuis 1896 jusqu'au 31 décembre 1905. 2. La nationalité des susdits colons suivant la classification suivante : (*a*) Amérique Britannique du Nord ; (*b*) Grande-Bretagne et Irlande ; (*c*) Etats-Unis ; (*d*) France, Belgique et Suisse ; (*e*) Allemagne, Hollance, Norvège, Suède, Danemark et Islande ; (*f*) tous autres pays d'Europe ; (*g*) toutes autres nationalités ; (*h*) personnes ayant déjà pris une inscription. Présentée le 9 avril 1906.—*M. Wilson (Lennox and Addington)* .... *Pas imprimée.*

91*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant : 1. Le nombre d'autorisations accordées, en vertu du paragraphe 3 de l'article 34 de l'Acte des Terres fédé rales permettant à une personne de demander une inscription de homestead pour une autre personne, au cours de chacune des années 1901-02-03-04 et 1905. 2. Le nombre d'inscriptions de homesteads faites par suite de ces autorisations pendant chacune des années 1901 et 1902 et spécifiant : (*a*) combien ont eu pour résultat une demande pour lettres patentes ; (*b*) combien ont été cancellées, et (*c*) combien paraissaient dans les livres du ministère de l'Intérieur au 1er janvier 1906, comme n'étant ni patentées ni cancellées. 3. Combien de homesteads inscrits en 1901 et 1902 au nom d'absents par des procureurs, ont été patentés au nom de la personne en faveur de laquelle l'inscription originale avait été faite. Présentée le 11 avril 1906.—*M. Lake* .... *Pas imprimée.*

91*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906.—Etat faisant connaître chaque cas dans lequel, pendant l'année expirée le 30 juin 1905 et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1905, une prolongation de délai, permettant de compléter son inscription, a été accordée à tout colon ayant un homestead dans le territoire actuellement inclus dans les provinces du Manitoba, Saskatchewan et Alberta, et donnant, (*a*) le nom de la personne demandant le délai ; (*b*) son domicile à la date de l'inscription ; (*c*) la date et l'agence où a été faite l'inscription originale ; (*d*) la situation de la terre en question, avec indication du township, rang et section ; (*e*) la date à laquelle la personne demandant le délai aurait pu avoir droit à ses lettres patentes si toutes les conditions avaient été remplies, (*f*) le domicile du postulant lors de la demande de prolongation, (*g*) la date de la demande ; (*h*) la longueur du délai demandé ; (*i*) la cause qui a motivé l'octroi de la demande ; (*j*) le nom ou les noms de toutes les personnes qui ont pu communiquer avec le ministère dans le but de recommander l'octroi du délai ; (*k*) le nom de l'inspecteur de homesteads qui

VOLUME N° 14—*Suite.*

a fait rapport sur le cas, et s'il a recommandé une prolongation de délai, ou non ; (*l*) le nom et le domicile de toute personne ayant demandé de produire une demande d'annulation contre la dite section ou partie d'icelle ; Les renseignements demandés ci-dessus devant être classifiés d'après chaque agence. Présentée le 11 avril 1906.—*M. Ames*............................ *Pas imprimée.*

91*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906.—Etat indiquant, (*a*) le nombre de ventes de terres (autres que des homesteads) affectant les sections paires, qui ont été faites par le ministère de l'Intérieur pendant l'exercice 1904-05 et les six mois expirés le 31 décembre 1905, et le nombre total d'acres compris dans ces ventes ; (*b*) même chose quant aux ventes affectant les sections impaires ; (*c*) même chose quant aux ventes affectant des blocs entiers de sections paires et impaires. Présentée le 23 avril 1906.—*M. McCarthy* (*Calgary*)..... *Pas imprimée.*

91*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant ; 1. le nombre d'inscriptions de homesteads enregistrés chaque exercice depuis 1872 jusqu'à 1905, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre 1905, pour le territoire compris dans les provinces actuelles du Manitoba, Saskatchewan et Alberta ; 2. le nombre et le percentage de ces inscriptions, pour chaque année, pour lesquelles des lettres patentes ou des recommandations pour émission de lettres patentes ont été accordées ou faites antérieurement au 31 décembre 1905 ; 3. le nombre et le percentage de ces inscriptions, pour chaque année, qui ont été annulées antérieurement au 31 décembre 1906 ; 4 le nombre et le percentage de ces inscriptions, pour chaque année, qui, n'étant ni patentées ni annulées, étaient demeurées incomplètes à la date du 1er janvier 1906. Présentée le 8 juin 1906.—*M. Lake*........................ *Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906.—Etat faisant connaître le nom et le domicile de chaque personne ou compagnie ayant un bail de pâturage exclusif accordé pour une période de plus de trois ans par le ministère de l'Intérieur sur des terres dans l'Alberta ou la Saskatchewan, indiquant dans chaque cas, (*a*) la situation, les limites et la superficie de chaque étendue de terre ainsi louée, (*b*) la date de l'émission et de l'expiration du dit bail, (*c*) le loyer annuel spécifié dans le bail, et (*d*) le montant de loyer en souffrance dans chaque cas. Présentée le 9 avril 1906.—*M. Ames*........................ *Pas imprimée.*

93. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906,—Copie de toute correspondance, télégrammes, mémoires, rapports et arrêtes du conseil en la possession du gouvernement ou de l'un de ses membres ou de ses officiers au sujet de l'octroi, en 1901, d'un subside additionnel à la province de l'Ile-du-Prince-Edouard au montant de $30,000 par année, et des motifs pour lesquels il a été décidé de payer le dit subside à la province. Présentée le 10 avaril 1906.—*M. Martin (Queen)*........................ *Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1906,—Copie de toute correspondance et de tous contrats (s'il en est) concernant le phare du lac Ocebe, sur la rivière Maganetawan, district de Parry Sound, et de toutes listes de paie des hommes employés par le ministère de la Marine et des Pêcheries à la construction du dit phare. Présentée le 10 avril 1906.—*M. Bennett*........................ *Pas imprimée.*

96. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 17 avril 1906, demandant copie des arrêtés du conseil et de la correspondance concernant la prise de possession par le ministère des Chemins de fer et Canaux des divers barrages construits par le gouvernement d'Ontario sur le cours d'eau principal et les affluents qui alimentent le canal de la Trent. Présentée le 17 avril 1906. *Hon. H. R. Emmerson*........................ *Pas imprimée.*

96*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1906,—Etat indiquant les progrès faits et les sommes dépensées de temps à autre pour la construction du canal de la Trent, les dates des divers contrats donnés, les dates de la terminaison des travaux, les noms des entrepreneurs, les montants payés à titre d' "extras" et les causes de ces "extras." Présentée le 26 avril 1906. *M. Hughes (Victoria)*........................ *Pas imprimée.*

96. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Copie de toute correspondance entre les gouvernements provinciaux et les autorités fédérales au sujet du remaniement des subsides des provinces. Présentée le 17 avril 1906.—*M. Parmelee*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

97. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Copie de toutes pétitions, rapports, lettres, avis, télégrammes, correspondance, recommandations, obligations, baux, papiers et documents concernant un emplacement et un nouveau bureau de poste à Aylmer, dans le comté d'Elgin. Présentée le 17 avril 1906.—*M. Ingram*........................ *Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906,—Etat indiquant tous les montants payés pour dragage dans la province d'Ontario du 1er juillet 1905 jusqu'à date, les localités où ces travaux ont été faits et les noms des entrepreneurs ainsi que les montants payés pour les dits travaux. Aussi, état de tous les montants impayés, dus ou réclamés pour dragage, les noms des réclamants et les localités où les travaux ont été faits. Présentée le 17 avril 1906.—*M. Bennett.* *Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 avril 1906, pour copie de la circulaire en date du 19 mars 1906, adressée aux juges des diverses cours en Canada par le sous-ministre de la Justice au sujet de la question traitée dans la Chambre des Communes le 14 mars 1906, relativement à la manière dont sont observées les dispositions de l'article 7 de l'Acte 4 et 5 Edouard VII, chap. 31, et la réponse donnée par le ministre de la Justice au nom du gouvernement. Présentée le 17 avril 1906.—*Hon. C. Fitzpatrick* ....*Pas imprimée.*

99*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906,—Etat indiquant, (*a*) le nombre de juges dont les salaires sont payés à même le fonds consolidé du revenu du Canada ; (*b*) le nom et le domicile de chaque juge ; (*c*) le montant du salaire et des dépenses payés à chaque juge ; (*d*) l'étendue du district judiciaire dans lequel chaque juge exerce sa juridiction ; et dans le cas de juges locaux, de district et de comté, la population du district ; (*e*) le nombre de causes entendues par chaque juge, chaque année, depuis le 1er janvier 1901 ; (*f*) le nombre de pétitions, motions, etc., dont chaque juge a disposé, chaque année, en chambre ou d'une manière sommaire ; (*g*) le nombre de jours pendant lesquels chaque juge a rempli ses fonctions judiciaires ; (*h*) le nombre de jours pendant lesquels chaque juge s'est occupé d'autres affaires que ses devoirs judiciaires. Présentée le 17 avril 1906.—*M. Lennox*..*Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1906,—Copie du rapport du sous-ministre du Travail sur son enquête concernant les plaintes formulées par les imprimeurs à Winnipeg, et de tous papiers faisant connaître la décision prise par le gouvernement à la suite de ce rapport, Présentée le 17 avril 1906.—*M. Verville*..*Pas imprimée.*

101. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906,—Etat indiquant quelles ventes de terres ont été faites par blocs ou d'une contenance de plus d'une demi-section pendant les années 1903, 1904, et 1905 dans le Manitoba, les Territoires, y compris les nouvelles provinces d'Alberta et de Saskatchewan, et la Colombie-Britannique ; à qui ces terres ont été vendues dans chaque cas ; à quel prix par acre, et qu'elle est la date de la vente. Présentée le 17 avril 1906.—*M. Sproule*..*Pas imprimée.*

102. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 mars 1905,—1. Copie de toutes annonces, soumissions, contrats, plans, devis et papiers concernant la construction des diverses sections du chemin de fer d'embranchement sur Murray-Harbour. 2. Listes des divers articles de matériel roulant mentionnés à la page 2186 des *Débats* du 28 avril 1904, fournis à même le compte du capital au susdit chemin de fer au cours de chacune des années y mentionnées, avec le prix auquel chaque article a été porté au compte du capital. 3. Les noms des compagnies, personnes ou chemins de fer qui ont fourni ces articles et leur prix, et indiquant si les dits articles sont neufs ou de seconde main. 4. L'emploi qui a été fait de chacun des articles, de qui et de quelle manière on a disposé des produits. 5. Où se trouve actuellement chacun de ces articles de matériel roulant, qui en a l'usage et à quelles conditions. Présentée le 17 avril 1906.—*M. Barker* ....*Pas imprimée.*

103. Rapport d'une enquête sur certaines matières se rattachant à la construction du bureau de poste d'Ottawa. Présenté le 18 avril 1906, par l'hon. C. S. Hyman..*Pas imprimé.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mars 1906,—Copie du contrat entre le gouvernement et la Compagnie de houille du Canada, et des plans et spécifications concernant l'amélioration du havre de Glace-Bay pour des fins publiques, et de toute correspondance, télégrammes, mémoires et représentations de la part de délégués, membres du Parlement ou autres personnes à ce sujet. Aussi, copie de tous comptes fournis au gouvernement pour des dépenses faites pour le dit havre par la dite compagnie. Présentée le 19 avril 1906.—*M. Martin,* (*Queen*) ...*Pas imprimée*

105. Réponse à une adresse du Sénat en date du 15 mars 1906, demandant un état indiquant le nombre et le montant des polices transférées de la section de cotisation à la section de réserve légale, par la *Mutual Reserve Life Insurance Company,* de New-York, sous l'autorité de l'Acte de 1904 ; aussi le nombre et le montant des polices réglées par la compagnie pendant l'année 1905, et les versements faits sur ces polices. Présentée le 19 avril 1906.—*Hon. M. McMullen.* *Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

106. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1906,—Copie de tous arrêtés du conseil, arpentages, rapports, options, conventions d'achat ou de location, lettres, télégrammes, correspondance et autres documents de toute nature concernant l'acquisition de terrains pour exercices militaires à Petewawa, Ontario, et les noms, professions et domiciles de tous particuliers, maisons d'affaires et corporations de qui ces terrains ont été achetés, loués ou autrement acquis, les dates auxquelles ces propriétés ont été achetées, louées ou autrement acquises. Aussi, un état indiquant l'etendue de terrains achetés, loués ou autrement acquis de chaque particulier, maison d'affaires ou corporations, le montant de l'achat ou du loyer et tous les montants payables pour ces terrains, y compris toutes commissions sur le dit achat, location ou acquisition. Aussi, les noms de tous particuliers, civils ou militaires, qui ont agi au nom du gouvernement au sujet du dit achat, location ou acquisition. Aussi, copie de toutes lettres, télégrammes, papiers, correspondance et autres documents entre le vendeur ou le locataire ou toutes personnes agisssant pour eux et le gouvernement, ou toute personne agissant pour le gouvernement, y compris toutes protestations de la part de personnes possédant ou prétendant posséder des terrains dans le voisinage, et toute correspondance entre ces personnes et le gouvernement, et toute correspondance entre aucune personne agissant pour le gouvernement et toutes personne ou personnes prétendant avoir des intérêts dans la dite vente, achat ou acquisition. Aussi, les noms de toutes personnes occupées à faire le règlement final, ou autre arrangement, de toutes réclamations pour l'achat, location ou acquisition des dits terrains ou pour empiétement sur les propriétés voisines et un état détaillé de tous montants (s'il en est) payés à toute personne ainsi employée à faire ce règlement ou à prendre des arrangements en rapport avec ces réclamations. Aussi, état du montant et de la nature de toutes réclamations pour empiétements, et de toutes sommes payées ou payables à ce sujet. Présentée le 23 avril 1906.—*M. Worthington.*
Pas imprimée.

107. Réponse à un ordre de la chambre des communes, du 28 mars 1906,—Etat indiquant le nombre de contrats pour le transport des malles dans le comté de Peel, les localités, le nombre de milles, le nom de l'entrepreneur et le prix payé, ainsi que la date du commencement et de l'expiration du contrat et les noms des cautions. Aussi, indiquant si des soumissions ont été demandées ; et donnant le nom de l'entrepreneur précédent et le prix à lui payé. Présentée le 23 avril 1906.—M. Blair.
Pas imprimée.

108. Réponse à un ordre de la chambre des communes, en date du 2 avril 1906,—Copie de tous rapports et communications du surintendant des assurances au gouvernement ou au ministre des Finances en 1903, 1904 et 1905 au sujet de l'opportunité ou de l'urgence de modifier de nouveau l'Acte des Assurances ou concernant les défectuosités du dit acte. Présentée le 23 avril 1906. *M. Borden (Carleton).*
Pas imprimée,

108*a*. Réponse à un ordre de la chambre des communes, en date du 14 mars 1906,—Copie du rapport spécial du surintendant des assurances adressé au ministre des Finances en date du 9 novembre 1905, et de tous rapports, correspondance et documents depuis le 1er janvier 1905 jusqu'à la date du rapport concernant la réglementation des assurances sur la vie en Canada. *M. Borden (Carleton).*
Pas imprimée.

108*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Copie de tous télégrammes, rapports, communications, enquête, lettres et documents de toute nature concernant la nécessité de s'assurer du fonctionnement des compagnies d'assurance faisant affaires en Canada, y compris toute correspondance, communications et autres documents se déclarant en faveur de la commission récemment nommée à cette fin, et d'une enquête par le gouvernement ou par une commission ou par un comité de la Chambre, ou s'y objectant ou s'y rapportant en quelque manière ; aussi, concernant la recommandation et la nomination des commissaires. Présentée le 23 avril 1906.—*M. Ingram* .... *Pas imprimée*

109. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 mars 1905.—Copie de toute correspondance, documents, papiers et rapports qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre, concernant le havre de Port-Colborne, son brise-lames et les élévateurs qui s'y trouvent ou que l'on projette de construire. Présentée le 23 avril 1906.—*M. Barkes*.................................... *Pas imprimée.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mars 1906.—Copie de toutes les données thermographiques recueillies pour le gouvernement à bord des steamers trans-océaniques pendant la saison de 1905, et indiquant, 1. La situation du thermographe dans chaque cas, soit dans les compartiments frigorifiques, ou à air frais, ou ventilés, ou sur le pont ou en d'autres parties du navire exposées seulement à la température ordinaire de la mer, et dans ce dernier cas faisant con

VOLUME N° 14—*Suite.*

naître si les dites parties étaient exposées aux rayons du soleil. 2. Quel genre de produits étaient renfermés dans le compartiment. 3. Quelle est la date des voyages, le nom du port d'expédition, le nom du navire et de la ligne de steamers. 4. Lorsque le compartiment était ventilé, quel était le système de ventilation, la grandeur et le nombre de prises d'air. Présentée le 23 avril 1906.—*M. Smith (Wentworth)*...*Pas imprimée.*

111. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906.—Copie de tous rapports faits postérieurement au 3 avril 1905 au sujet de Joseph Nixon, agent des terres à McLeod. Présentée le 23 avril 1906.—*M. Foster*...*Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906.—État indiquant le nombre total des titres de terres, y compris les nombre d'acres, émis dans et pour le territoire compris dans les limites des provinces actuelles du Manitoba, Saskatchewan et Alberta, entre l'année 1872 et le 31 décembre 1905, en vertu de chacune des formules de concessions suivantes (indiquant aussi si les sections paires ou impaires étaient affectées). Octrois en commutation. Homesteads. Octrois en vertu de l'Acte du Manitoba. Octrois à titre de primes militaires. Octrois pour métis du Nord-Ouest. Ventes dans les paroisses. Octrois spéciaux acquittés (*quit claim*). Chemins de fer. Ventes (de mines, fermes, ranches, etc.). Ventes de terres scolaires. Octrois spéciaux. Autres. Présentée le 23 avril 1906.—*M. Ames*...*Pas imprimée.*

112*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant les lots de terre (autres que les octrois aux chemins de fer) qui ont été vendus depuis 1896 dans les provinces actuelles d'Alberta et de Saskatchewan pour des fins d'irrigation, spécifiant dans chaque cas la superficie, la situation et le prix obtenu ainsi que le nom de la compagnie ou du particulier à qui la vente a été faite. Présentée le 23 avril 1906,—*M. Ames*...*Pas imprimée.*

112*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—1. Copie de tous contrats et conventions entre le gouvernement ou aucun de ses ministères et la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan et de tous arrêtés du conseil, rapport, papiers, documents et correspondance concernant,—(*a*) tout prêt à la dite compagnie ; (*b*) toute dette de la dite compagnie envers la Couronne ou le gouvernement ; (*c*) toutes terres auxquelles la compagnie peut avoir droit en vertu de tout statut, contrat ou convention ; (*d*) toute terre octroyée ou gagnée pour la compagnie ; (*e*) la région dans laquelle ces terres peuvent être choisies par la compagnie ; (*f*) toute augmentation, changement ou modification apportés aux limites de la région dans laquelle ces terres peuvent être choisies par la compagnie ou par aucun acquéreur ou cessionnaire des dites terres. 2. Copie de toute correspondance concernant les sujets ci-dessus mentionnées échangée entre le gouvernement ou aucun de ses ministères ou aucun officier ou particulier agissant ou censé agissant pour le gouvernement et la dite compagnie ou aucun de ses officiers ou aucun particulier agissant ou censé agissant pour elle ou aucun cessionnaire ou acquéreur de la dite compagnie. 3. Copie de tous arrêtés du conseil touchant ou concernant l'octroi en terres de la dite compagnie ou la région dans laquelle ces terres peuvent être choisies ou toute augmentation ou modification des limites de la dite région. 4. Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses ministères ou officiers et la Compagnie des Terres de la Vallée de la Saskatchewan ou aucun officier ou particulier censé agissant pour cette compagnie et tous particulier ou particuliers, maison ou maisons d'affaires, syndicat ou syndicats de qui la Compagnie des Terres de la Vallée de la Saskatchewan a acquis quelque partie de l'octroi en terres de la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan. 5. Copie de toute correspondance entre aucuns actionnaires ou particuliers intéressés dans la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan et le gouvernement ou aucun de ses ministères ou officiers, et de toutes réclamations et demandes faites par cette compagnie ou par aucun particulier ayant des intérêts dans la dite compagnie contre le gouvernement au sujet du dit octroi en terres ou de choix des terres ou d'aucunes des questions ci-dessus mentionnées. Présentée le 1er mai 1906.
M. Borden (Carleton.) Pas imprimée.

112*c*. Réponse supplémentaire au n° 112*b*. Présentée le 11 mai 1906...*Pas imprimée.*

113. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906,—Copie des soumissions originelles reçues par le ministère de l'Intérieur ou sujet de l'affermage des fonds de bois nos 1158, 1175, 1192, 1219, 1231 et 1232 en 1904 et 1905, de toute correspondance à ce sujet avec le ministre de l'Intérieur, ou le ministère ou aucun de ses officiers, et des divers actes de transfert des baux après leur obtention par les soumissionnaires heureux, avec indication du nom du cessionnaire et de la date du transfert dans chaque cas. Présentée le 23 avril 1906.—*M. Foster*...*Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1906, état indiquant le nombre d'employés permanents actuellement au service de la Chambre des Communes, leurs noms et leurs fonctions ; le salaire et la durée du service de chacun ; le nombre d'employés sessionnels actuellement employés dans la Chambre des Communes, leur salaire quotidien, leurs noms et leurs fonctions ; et le nombre d'employés des deux classes ci-dessus en service pendant la session de 1896. Présentée le 24 avril 1906,—*M. Sproule* .... *Pas imprimée.*

114a. Etat donnant les renseignements demandés par la Chambre des Communes dans son message en date du 30 avril 1906, priant leurs Honneurs de vouloir bien fournir à la Chambre des Communes un état indiquant le nombre d'employés permanents actuellement au service du Sénat, leurs noms et leurs fonctions ; le salaire et la durée du service de chacun ; le nombre d'employés sessionnels actuellement employés dans le Sénat, lenr salaire quotidi n, leurs noms et leurs fonctions ; et le nombre d'employés des deux classes ci-dessus en service pendant la session de 1896. Présenté le 11 mai 1906. *M. Sproule*.......... *Pas imprimé.*

114b. Réponse à un ordre rendu par le Sénat le 8 mai courant, faisant connaître les sommes payées aux employés permanents et sessionnels durant les exercices 1895-6 et 1904-5. Présentée le 14 mai 1906. *Hon. Sir Mackenzie Bowell*.......... *Pas imprimée.*

115. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906,—Copie de toute correspondance échangée entre les propriétaires de la cale sèche de Collingwood et quelqu'un des ministères au sujet de la subvention ou prime payable pour la dite cale sèche. Aussi, copie de l'évaluation de la dite cale faite pour le compte du ministère des Travaux publics. Présentée le 24 avril 1906.—*M. Bennett*.......... *Pas imprimée.*

116. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1906,—Etat indiquant ; (*a*) Quelles quantités de poissons de différentes espèces, et lesquelles, ont été déclarées en douane pour l'exportation aux ports respectifs de Port-Arthur, Fort-William, Saut-Sainte-Marie, Ile Manitouline et à tous les ports de la Baie-Georgienne au cours des exercices de 1890 à 1905, inclusivement ; (*b*) La valeur des produits ainsi déclarés ; (*c*) Le montant des droits payés sur ces produits ; et (*d*) Le ou les pays où ces produits ont été exportés. Présentée le 24 avril 1906,—*M. Boyce*... *Pas imprimée.*

117. Copie du traité de commerce et de navigation entre la Grande-Bretagne et le Japon et de tous les papiers qui s'y rattachent. Présentée le 29 avril 1906, par Sir Wilfrid Laurier.
Imprimée pour les documents de la session.

118. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906,—Copie de tous contrats pour fourniture d'articles alimentaires pour les corps militaires permanents et la police à cheval du Canada, pour les volontaires qui ont fait leurs exercices annuels en camp l'été dernier, et pour les écoles militaires du Canada. Présentée le 26 avril 1906,—*M. Smith (Wentworth).* ... *Pas imprimée.*

118a. Réponse supplémentaire au n° 118. Présentée le 1er mai 1906 .... *Pas imprimée.*

119. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1906.—Copie de tous rapports, lettres, communications, explorations, papiers et documents concernant les défectuosités de l'écluse de Peterborough ou la difficulté à mettre la dite écluse en opération, ou les défectuosités du canal de la Vallée de la Trent dans le voisinage de la dite écluse. Présentée le 26 avril 1906.—*M. Barker.*
Pas imprimée.

119a. Réponse à vn ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mai 1906.—Copie de toute correspondance, enquête, rapports ou autres documents se rapportant à l'écluse du canal de la Trent à Peterborough et aux travaux de Kirkffeld, et de toute correspondance échangée avec les ingénieurs, solliciteurs et entrepreneurs à ce sujet.—*M. Hughes (Victoria)*.......... *Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 25 avril 1906.—Copie de tous contrats passés avec des compagnies de steamers pour faire le service entre le Canada et le Mexique.—Présentée le 27 avril 1906.—*M. McLean (Queen) Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

121. Extrait d'un rapport du comité du Conseil Privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 21 avril 1891, sur un rapport de l'honorable ministre de l'Intérieur au sujet de l'affaire de la *Temperance Colonisation Society, Limited.* Présenté le 27 avril 1906, par Sir Wilfrid Laurier.
Pas imprimé.

121a. Copie certifiée du rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, en date du 21 avril 1901, concernant la Société de colonisation de tempérance (à responsabilité limitée) et définissant en termes généraux la manière de procéder avec les compagnies de colonisation désireuses de faire canceller leurs conventions et de clore leurs comptes avec le gouvernement. Présentée le 29 mai 1906, par l'hon. F. Oliver.......... *Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

122. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes en date du 2 avril 1906.—Copie de tous arrêtés du conseil ou autres autorisations pour l'exploration d'un chemin de fer d'embranchement entre la ligne-même du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard et le pont Stanley : aussi, copies de tous rapports d'ingénieurs, mémoires, correspondances, télégrammes et autres documents à ce sujet, y compris les demandes d'indemnité formulées par Austin J. MacNeill et autres pour dommages causés à leurs propriétés par suite de ces explorations. Présentée le 30 avril 1906.—*M. Martin (Queen).* *Pas imprimée.*

123. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes en date du 9 avril 1906.—Copie de toutes lettres, télégrammes, communications et correspondance reçus depuis le 1er janvier 1905 d'aucun gouvernement, corporation, maison d'affaires ou particulier touchant la qualité des fruits exportés du Canada et concernant l'inspection de ces fruits, et copie de toutes lettres et communications adressées en rèponse par aucun ministère du gouvernement. Présentée le 30 avril 1906. *M. Smith (Wentworth).* *Pas imprimée.*

123*a*. Réponse partielle à une adresse du Sénat (réponse du ministère du Commerce), en date du 24 avril 1906, demandant un état :— 1. Du nombre de barils et de boîtes de pommes (indiqué séparément exportées du Canada à des pays étrangers, y compris celles expédiées par des ports des Etats-Unis. 2. Du nombre de colis de pommes canadiennes (indiqué tel que ci-dessus) délivrés aux ports européens suivants : Londres, Liverpool, Glasgow, Manchester, Bristol, Belfast, Hambourg, le Havre et Anvers. Le nombre de barils et de boîtes devant être indiqué séparément pour chacun des ports ci-dessus mentionnés. Du nombre de colis tel que ci-dessus mentionné, portant les marques exigées par l'Acte des marques de fruits, indiquant séparément le nombre de colis portent chacune des différentes marques autorisées par le dit acte. 4. Du nombre de colis, tel que ci-dessus, que les inspecteurs nommés par le ministère de l'Agriculture, ou les agents commerciaux du ministère du Commerce auront trouvés malhonnêtement empaquetés ou faussement marqués. 5. Des noms de tous les inspecteurs nommés par le gouvernement ou par le ministère de l'Agriculture, opérant en Canada ou ailleurs en vertu des dispositions de l'Acte des marques des fruits, des appointements et autres allocations payés à chacun d'eux et de leur territoire respectif d'opérations. 6. Des noms de tous les agents commerciaux employés par le gouvernement ou le ministère du Commerce et opérant dans le Royaume-Uni, les colonies britanniques et les pays étrangers, des appointements et autres allocations payés à chacun d'eux et de leur territoire respectif d'opérations.—Présentée le 9 mai 1906. *Hon. M. Ferguson,* *Pas imprimée.*

123*b*. Réponse supplémentaire au n° 123*a*.—Présentée le 9 mai 1906........................*Pas imprimée.*

124. Réponse à une adresse de la Chambre des Commnnes, en date du 9 avril 1906,—Copie de tous contrats passés entre la Compagnie de carabines Ross et le gouvernement ou le ministère de la Milice pour la fourniture de carabines, munitions ou autres articles, et de tous arrêtés du conseil, correspondance, rapports, documents et papiers concernant les contrats ou l'objet de ces contrats, ou les opérations de la compagnie ou ses transactions avec le gouvernement ou aucun de ses ministères, y compris le ministère des Douanes. Présentée le 1er mai 1906.—*M. Worthington*.....*Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1906,—Copie du rapport de A. E. Duberger sur le commerce des drogues et des préparations spéciales en Canada. Présentée le 1er mai 1906. *M. Parmelee*............*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

126. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1906,—Copie du rapport du sous-ministre du Travail sur son enquête au sujet de l'importation d'ouvriers italiens à Montréal au printemps de 1904. Présentée le 1er mai 1906. *M. Verville* ....*Pas imprimée.*

127. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mars 1906,—Copie de toute correspondance, plans et devis. etc., concernant les travaux à faire dans la rivière Thames entre la cité de London et le lac Sainte-Claire pour parer aux inondations produites par la dite rivière. Présentée le 1er mai 1906.—*M. Clements* ....*Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1906,—Copie des devis du musée Victoria, surtout la partie qui définit l'espèce, la qualité et les dimensions de la pierre dont l'entrepreneur doit se servir pour les murs extérieurs de l'édifice. Aussi, copie de toute correspondance au sujet de la pierre pour le dit musée échangée entre le gouvernement ou quelque ministère, ministre ou officier du gouvernement et toute personne ou corporation, y compris l'entrepreneur, M. Goodwin, et les propriétaires des carrières de Read, Battey, Rivière Philippe et autres. Présentée le 1er mai 1906.—*M. Perley* ....*Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril,—Copie de toute correspondance et de tous rapports concernant la vente de l'Ile Giant's-Tomb ou du bois qui s'y trouve, ou concernant les pourparlers qui auraient pu avoir lieu avec toutes personne ou personnes pour l'achat de l'île ou du bois qui la couvre. Présentée le 3 mai 1906.—*M. Bennett* ... ...*Pas imprimée.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 avril 1906,—Copie de certain rapport ou communication adressé au ministère de l'Intérieur par C. W. Speers, l'un des officiers de ce ministère, en date de février 1901, ou environ, recommandant que 10,000 acres de terre, inclues dans ou situées près de l'étendue de terre vendue ensuite par le gouvernement au colonel A. D. Davidson et à ses associés, soient défoncés aux frais du gouvernement afin d'établir le fait que le blé peut pousser dans ce district. Aussi, copie de la carte soumise avec le dit rapport. Aussi, copie de tous rapports, lettres et communications adressés au dit ministère jusqu'au 24 mai 1902 concernant la qualité et la valeur des dites terres mentionnées dans l'arrêté du conseil de cette date. Présentée le 3 mai 1906.—*M. Barker*........ ....*Pas imprimée.*

130*a*. Réponse supplémentaire au n° 130. Présentée le 11 mai 1906.................. ....*Pas imprimée.*

131. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant le montant de scrip en argent racheté au moyen d'achats de terres fédérales et le nombre d'acres ainsi rachetées du gouvernement (*a*) dans le Manitoba, et (*b*) dans le Nord-Ouest, avec indication des montants pour chaque année séparée depuis 1875 au 31 décembre 1905. Présentée le 3 mai 1906.—*M. Roche (Marquette)*............. ....*Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mars 1906,—Etat indiquant toutes les évaluations des terres vendues ou octroyées en 1902 à la Compagnie des terres de la Vallée de la Saskatchewan, faites antérieurement à cette année. Présentée le 3 mai 1906.—*M. Borden (Carseton)*....... ....*Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant :—1. Le nombre de lots de 240 acres de terre alloués aux métis du Manitoba entre le 1er juillet 1896 et le 31 décembre 1905, et le nombre d'acres compris dans ces octrois, avec indications des chiffres pour chaque année séparée et pour les derniers six mois. 2. Le scrip en terre (s'il en est) émis pendant la même période en faveur de compagnies de colonisation, avec indication, dans le cas de chaque compagnie, du nom et de l'adresse d'icelle, de la valeur apparente de ce scrip et de l'année de l'émission. 3. Le nombre de scrips en terres émis pendant la même période en faveur des métis du Nord-Ouest (actuellement Alberta et Saskatchewan) et le nombre d'acres comprises dans ces scrips, indiquant séparément les chiffres pour chaque année et pour les derniers six mois. 4. Le nombre d'acres de terres, couvertes par des scrips, situées dans les limites de chacune des treize agences des terres fédérales du Manitoba et du Nord-Ouest entre le 1er juillet 1896 et le 31 décembre 1905, donnant séparément les chiffres pour chaque agence et pour chaque année. 5. Le nombre de scrips en terre émis en faveur des métis (*a*) du Manitoba et (*b*) du Nord-Ouest avant le 1er juillet 1896, et le nombre d'acres comprises dans ces octrois. 6. La balance de ces scrips distribués mais dont les terres n'ont pas été choisies à la date du 1er juillet 1896. Présentée le 3 mai 1906.—*M. Roche (Marquette)* *Pas imprimée.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906.—Etat indiquant,—1. Le nombre total d'acres de terre dans les présentes limites du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta octroyees par le Parlement à des compagnies de chemins de fer ; 2. La superficie des dites terres dont l'octroi est permis par suite de l'expiration du délai prescrit par la loi ; 3. La superficie des dites terres (*a*) qui ont été gagnées, choisies et patentées ; (*b*) qui ont été gagnées et choisies mais non patentées ; (*c*) qui ont été gagnées, mais ni choisies ni patentées ; 4. La superficie des terres qui peuvent encore être gagnées par aucune compagnie de chemin de fer, avec indication du nom de la compagnie et du montant de la subvention possible ; 5, En ce qui concerne chacun des chemins suivants : le chemin de fer Canadien du Nord, le chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est, et le chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, (*a*) la quantité de terre qui peut encore être gagnée ; (*b*) la quantité gagnée mais non patentée ; et (*c*) l'étendue, la situation (donnant le township et le rang) et les limites du territoire réservé dans lequel se trouvent les terres restant à choisir ; les divers arrêtés du conseil et leurs modifications dans lesquels sont indiquées les superficies où peuvent être choisies les terres des compagnies mentionnées dans le paragraphe 5. Les renseignements ci-dessus devant être fournis jusqu'à la date du 1er janvier 1906. Présentée le 3 mai 1906.—*M. Ames*..... ....*Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 avril 1906.—Copie de toutes propositions ou demandes faites par ou au nom de A. D. Davidson, ses associés ou quelques-uns d'entre eux, pour l'achat ou acquisition de terrains du gouvernement ou d'aucun de ses ministères, et plus spécialement de la demande mentionnée dans le document de la session n° 132*a*, 1903, page 159, qui est un arrêté du conseil approuvé le 24 mai 1902, et de toute correspondance et autres papiers se rapportant en quelque manière à ces propositions. Aussi, copie de toutes recommandations faites au sujet des dites propositions par le commissaire de l'immigration ou par l'agent général de colonisation, ou par l'un d'eux, et mentionnées dans le dit arrêté du conseil, et de toute correspondance et autres papiers se rapportant en quelque manière aux dites recommandations. Aussi, copie de toutes acceptations et consentements par écrit par ou au nom du dit A. D. Davidson ou de ses associés ou d'aucun d'eux, quant aux conditions énoncées dans le dit arrêté du conseil relativement à la disposition des terres, lesquelles conditions y sont numérotées de un à neuf, inclusivement, et de toute correspondance et autres papiers se rapportant en quelque manière aux dites acceptations ou consentements. Aussi, copie de tous arrangements par écrit pour la vente des terres faits en aucun temps par le gouvernement ou quelqu'un de ses ministères avec le dit A. D. Davidson et ses associés, ou quelques-uns d'entre eux, et basés sur le dit arrêté du conseil approuvé le 24 mai 1903, ou de toute modification des dits arrangements, et de toute correspondance et autres papiers se rapportant en quelque manière aux dits arrangements. Présentée le 3 mai 1906.—*M. Alcorn*........ *Pas imprimée.*

136. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1906.—Copie (*a*) de tous plans indiquant les propositions faites par tout chemin de fer ou autre corporation, ou toute personne ou association de personnes au sujet de l'expropriation de l'île Whitefish, dans la rivière Sainte-Marie, Ontario, ou de parties de cette île, et des terres submergées ou des eaux qui l'entourent ; (*b*) de toute correspondance entre le gouvernement fédéral et les autorités d'Ontario ou d'aucun ministère du gouvernement d'Ontario, et avec toute autre personne, maison d'affaires ou corporation à ce sujet, et de tous rapports ou décisions au sujet des dites propositions ; (*c*) et de tous rapports de la commission internationale des routes fluviales et de toute correspondance échangée avec elle concernant la construction, l'entretien ou la modification des barrages, forces hydrauliques et autres travaux ou constructions dans la rivière Sainte-Marie. Présentée le 3 mai 1906.—*M. Boyce*........ *Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1906.—Etat indiquant les importations et les exportations entre les Etats-Unis et le Canada pendant le dernier exercice concernant les produits agricoles ci-dessous énumérés, le chiffre des droits perçus en Canada et aux Etats-Unis, et les articles qui pourraient être admis en franchise par les Etats-Unis et le Canada : tabac, maïs, pommes de terre, orge, fèves, avoine, foin, œufs, volailles, beurre, lard, viande de boucherie, légumes, pommes, laines, bestiaux, porcs, moutons, chevaux, légumes en conserve, fruits en conserves, pommes tapées et séchées, saindoux, peaux et fromage. Présentée le 3 mai 1906.—*M. Clements*........ *Pas imprimée.*

138. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1906.—Copie de tous arrêtés du conseil, rapports, correspondance, documents et papiers concernant la vente, ou la concession par le gouvernement de toutes terres dans la province de l'Alberta ou dans la province de a Saskatchewan à un syndicat ou compagnie composé de MM. M. A. Walsh, E. C. Walsh, E. G. Walsh, de Clinton, Iowa, A. W. Carroll, Charles Maher, de l'Iowa, et J. Brown, de Nepawa, Manitoba, ou de quelqu'un d'eux ou dans lequel quelqu'un d'eux ou autres personnes sont intéressés. Présentée le 7 mai 1906.—*M. McCarthy* (*Calgary*)........ *Pas imprimée.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1906.—Copie de toutes lettres, correspondance et communications échangées entre le ministre de l'Intérieur ou aucun ministère du gouvernement et le surintendant nommé en vertu du statut de la Colombie-Britannique, intitulé : "*Children Protection Act*", concernant la vente et l'esclavage dans la Colombie-Britannique de jeunes filles dans un but immoral ; aussi, copie de tous rapports et communications reçus des agents du département des Sauvages dans la dite province et de toutes réponses adressées à ces agents par le département. Présentée le 7 mai 1906.—*M. Borden* (*Carleton*)....*Pas imprimée.*

140. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en dote du 14 mars 1906,—Etat indiquant :—1. Le nombre de scrips en terres alloués aux métis (*a*) du Manitoba et (*b*) du Nord-Ouest entre le 1er juillet 1904 et le 31 décembre 1905, et le nombre d'acres comprises dans ces octrois. 2. Le nombre de certificats de terres (s'il en est) émis pour service militaire pendant la même période, et le nombre

VOLUME N° 14—*Suite.*

d'acres comprises dans ces certificats. 3. Le nombre de scrips en terres (s'il en est) émis en faveur de la police à cheval du Nord-Ouest pendant la même période, et le nombre d'acres comprises dans ces scrips. 4. Le nombre de ces scrips et certificats et le nombre d'acres compris dans iceux, qui n'avaient pas été réclamés à la date du 31 décembre 1905. Les renseignements ci-dessus devant servir à compléter ceux compris dans le document de la session n° 67*d* déposé le 13 juillet 1904, jusqu'à la clôture de la dernière année civile. Présentée le 7 mai 1906.—*M. Roche (Marquette).* *Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 mars 1906,—Copie de toute correspondance avec le ministère de l'Intérieur ou le ministre de ce ministère ou aucun membre du gouvernement, y compris toutes déclarations, accusations ou renseignements contre ou concernant Philip Wagner, autrefois à l'emploi du gouvernement. Présentée le 8 mai 1906.—*M. Foster.* *Pas imprimée.*

142. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 avril 1906,—Copie de toute correspondance et papiers concernant toutes demandes de subventions par ou au nom du chemin de fer le Grand Nord. Aussi, état indiquant quelles subventions ont été accordées à ce chemin, par qui ou par l'entremise de qui elles ont été demandées, à quelles dates, pour quelles portions du chemin, quels en sont les montants, à quelles conditions elles ont été accordées et à quelles personnes, maisons d'affaires ou corporations ont été payées ces subventions ou partie d'icelles. Présentée le 10 mai 1906.—*M. Boyce*.......... *Pas imprimée.*

143. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 avril,—Copie de toute correspondance, rapports, télégrammes, évaluations et mémoires en la possession du gouvernement ou d'aucun de ses membres ou officiers concernant les dommages causés aux propriétés expropriées pour fins de chemin de fer sur la ligne construite entre Montague et Cardigan, I.-P.-E. Aussi, liste des noms des commissaires ou évaluateurs. Aussi, état donnant toutes les évaluations faites, les noms des évaluateurs, les noms des réclamants et les montants accordés à chacun séparément. Aussi, liste des noms des particuliers qui ont accepté les montants accordés par les évaluateurs, et liste des particuliers dont les estimations n'ont pas été acceptées par le gouvernement. Aussi, liste des personnes qui ont été payées ou qui ont accepté les montants accordés par les évaluateurs. Présentée le 10 mai 1906.—*M. McLean (Queen)*.......... *Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906 :—1. Copie de toute correspondance sur l'immigration échangée au cours des deux dernières années entre le haut commissaire du Canada à Londres et M. W. T. R. Preston, commissaire fédéral d'immigration à Londres. 2. Copie de toute correspondance sur l'immigration échangée au cours des deux dernières années entre le dit W. T. R. Preston et M. W. T. Griffith, secrétaire du bureau du haut-commissaire du Canada à Londres. Présentée le 11 mai 1906.—*M. Wilson (Lennox et Addington)*.... *Pas imprimée.*

145*a*. Réponse supplémentaire à l'ordre n° 144. Présentée le 30 mai 1906.......... *Pas imprimée.*

145. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 27 avril 1906, demandant un énoncé des conditions auxquelles la réserve des sauvages Songhees, à Victoria, a été transférée au gouvernement de la Colombie-Britannique, des conditions de l'achat d'une nouvelle réserve, de la construction d'habitations, d'une église et d'une école, et aussi de la manière dont on entend disposer des deniers déposés entre les mains du gouvernement fédéral au crédit des sauvages Songhees. Présentée le 9 mai 1906.—*Hon. M. Macdonald (Victoria)*.......... *Pas imprimée.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1906,—Copie de toute correspondance, papiers, etc., échangés entre le surintendant du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ou autre fonctionnaire et d'autres intéressés concernant l'acquisition de la propriété Hodgson sur le chemin de St. Peter, près de Charlottetown, et à l'entrée du pont neuf, dans le but de redresser sa voie. Présentée le 14 mai 1906.—*M. Lefurgey*.......... *Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 avril 1906,—Copie de toutes pétitions, télégrammes, ordres et correspondance concernant le transfert du bureau de poste de North-Lake à Black-Point, I.-P.-E., et sa réinstallation dans la localité en premier lieu mentionnée. Présentée le 15 mai 1906.—*M. McLean (Queen)*.......... *Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1906,—Copie de tous rapports faits par les officiers du gouvernement depuis le 1er janvier 1900 sur la réserve boisée de la montagne du Dauphin. Présentée le 15 mai 1906.—*M. Roche (Marquette)*.......... *Pas imprimée.*

148*a*. Réponse supplémentaire à l'ordre n° 148. Présentée le 22 mai 1906.......... *Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

149. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 avril 1906,—Copie du contrat passé avec la Compagnie de pulpe de Chicoutimi au sujet de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des piliers et estacades en amont de Chicoutimi sur la rivière Saguenay. Aussi, copie des rapports des officiers du gouvernement qui ont décidé de la construction de ces travaux, et de toute correspondance s'y rattachant. Présentée le 15 mai 1906.—*M. Perley*.......... *Pas imprimée.*

150. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant les montants votés et les montants dépensés, sous leurs chapitres respectifs, chaque année depuis le 30 juin 1896 pour le havre de Port-Bruce ; la date de ces paiements, à qui les paiements ont été faits et le montant payé pour le travail réel exécuté, le montant payé pour les matériaux non utilisés et quand, et le montant payé pour les matériaux utilisés ; la quantité et l'espèce de matériaux achetés, le prix payé, et à qui ; l'état actuel du havre. Copie du coût estimatif du havre, et de son coût quand il sera terminé, y compris le dragage et le brise-lames. Aussi, copie de toutes annonces demandant des soumissions, des contrats et de la correspondance à ce sujet. Les noms de tous les dragueurs employés à ces travaux depuis le 30 juin 1896, et de leurs propriétaires. Aussi, copie de tous télégrammes, lettres, rapports, pétitions, documents, correspondance, enquêtes, et communications de toute nature se rapportant aux dits travaux de havre. Aussi, copie des feuilles de paie pour chaque année depuis le 30 juin 1896, les noms de tous les contremaîtres, surintendants et inspecteurs, leur temps de service comme tels et par qui recommandés ; aussi, copie de toute correspondance relative à leur nomination, et les raisons de leur destitution ou démission dans le cas où ils auraient été révoqués ou se seraient démis. Aussi, les noms de tous les ingénieurs civils employés à ces travaux, par qui ils ont été recommandés et toute la correspondance à ce sujet. Aussi, le nom de la personne ou des personnes qui ont payé les montants respectifs à Port-Bruce pour les matériaux fournis et les travaux exécutés. Présentée le 15 mai 1906.—*M. Ingram*............. *Pas imprimée.*

151. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes. en date du 6 mars 1905,—Etat donnant les noms des colons des Territoires du Nord-Ouest n'ayant pas droit à un second homestead, qui ont été autorisés par le ministère à acquérir de nouveaux quarts de sections aux conditions ordinaires de culture ; les dates auxquelles cette autorisation a été accordée ; les terrres achetées par ces colons par suite de cette autorisation, le prix convenu et la somme versée. Aussi, la manière dont les agents locaux des terres fédérales ont été notifiés de l'autorisation donnée pour opérer ces ventes. Présentée le 17 mai 1906. —*M. Lake*.............. *Pas imprimée.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1906,—Etat indiquant,—Le nombre d'agents des sauvages employés par le gouvernement. Le nombre de sauvages dans le Yukon. Le nombre d'écoles pour les sauvages dans ce territoire. Le nombre d'agents du département des Sauvages à l'emploi du gouvernement dans le dit territoire. Le nombre de réserves sauvages dans le Yukon. Le nombre de sauvages dans la Colombie-Britannique. Le nombre d'écoles pour les sauvages dans la dite province. Le nombre d'agents du département des Sauvages à l'emploi du gouvernement dans cette province. Le nombre de médecins qui ont reçu des émoluments quelconques du département des Sauvages et le montant total ainsi payé par le gouvernement dans chaque province. Le nombre d'acres de terres des réserves sauvages dont on a disposé depuis 1896, et le prix, par acre, reçu dans chaque cas. Le montant total dépensé en 1905 sur chacune des réserves suivantes : Kettle-Point, Stoney-Point et Sarnia, et le chiffre de la population, et le nombre des écoles et des instituteurs sur chaque réserve. Le salaire payé aux agents des sauvages dans le Yukon et la Colombie-Britannique. La moyenne de la population sauvage sur chacune des réserves dans chaque province du Canada. Le nombre de réserve en Canada qui ont une population moindre que le nombre respectif donné pour 1905, savoir : 100, 75, 50, 30, 20, 10, 5, 3. Le montant total payé aux agents du département des Sauvages dans chaque province du Canada. Présentée le 17 mai 1906.—*M. Armstrong.* *Pas imprimée.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 juillet 1905,—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, rapports d'inspecteurs, papiers, etc., concernant la défense de faire la pêche dans le lac Manitoba pendant la saison d'été. Présentée le 17 mai 1906.—*M. Crawford.* *Pas imprimée.*

154. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 14 mars 1906, demandant toute la correspondance échangée entre les commissaires des pilotes, le secrétaire du bureau des commissaires des pilotes ou quelqu'un des fonctionnaires de ce bureau, à Sydney, Cap-Breton, et le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou quelqu'un des fonctionnaires de ce ministère, indiquant :—1° Le montant versé chaque année au fonds de retraite des pilotes, du 31 décembre 1896 au 31 décembre 1905, respective-

VOLUME N° 14—*Suite.*

ment ; 2° Le montant versé au fonds de secours des veuves et orphelins des pilotes, du 31 décembre 1896 au 31 décembre 1905, respectivement ; 3° L'emploi qui a été fait de ce fonds chaque année durant la période ci-dessus mentionnée ; le montant en caisse le 31 décembre 1905 ; l'intérêt qu'il porte ; où il est déposé ; la garantie sur laquelle il repose pour le bénéfice des veuves et des orphelins des pilotes ; 4° Le montant en caisse de ces fonds respectifs à la date, le 31 décembre 1896. Aussi, toute autre correspondance (s'il en existe) sur ce sujet. Présentée le 17 mai 1906,—*Hon M. McDonald (Cap-Breton)*........................*Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1906,—Etat indiquant tous les terrains houillers loués, vendus ou autrement concédés pendant chacune des années de 1896 à 1905, inclusivement, l'étendue de terre dont on a disposé, le nom des personnes qui ont obtenu ces terrains, le prix payé, les transferts opérés et la date, et le nom des personnes auxquelles les dits terrains ont été transférés dans chaque cas. Présentée le 22 mai 1906.—*M. Foster*....*Pas imprimée.*

156. Correspondance, etc., concernant les droits miniers au-dessous de la surface des terres qui pourraient être requises pour droits de passage, terrains de gares, etc., de la division ouest, du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Présentée le 22 mai 1906, par l'hon. F. Oliver............*Pas imprimée.*

157. Réponse à un ordre de la chambre des Communes en date du 30 avril 1906.—Copie de toute correspondance, lettres, papiers ou baux concernant l'affermage de la réserve des Gens-du-Sang, dans la province d'Alberta, à la *McEwen Cattle Company*, de Brandon, ou à toutes autres personne ou personnes. Présentée le 23 mai 1905.—*M. Sproule*........................*Pas imprimée.*

158. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes an date du 18 avril 1906.—Copie d'un arrêté du conseil passé le ou avant le 27 juillet 1900 au sujet de certains terrains dans l'Alberta ou l'Athabaska, mentionnés dans une question faite en Chambre par M. Lefurgey, le 9 avril courant, et copie du plan officiel ou de la carte indiquant les terrains en question. Aussi, copie de toute autre correspondance et de tous papiers échangés à ce sujet entre le gouvernement ou toute personne agissant en son nom et toutes autres personnes, jusqu'à date. Présentée le 23 mai 1906.—*M. Lefurgey*.....*Pas imprimée.*

159. Sommaire des accidents qui ont donné lieu à des enquêtes par le bureau des Commissaires des chemins de fer, pour l'année expirée le 30 juin 1905. Présenté le 28 mai 1906, par l'hon. W. S. Fielding. *Pas imprimé.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 9 mai 1906.—Etat faisant connaître le tarif du trafic-marchandises en vigueur l'an dernier sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard et le tarif en vigueur le 1er avril 1906, pour le trafic local. Aussi, relevé du tarif d'entier parcours snr l'Intercolonial, par chargements de wagons, en ce qui concerne le grain expédié pour exportation de Montréal à Saint-Jean, N. B., Halifax, N.-E., et Sydney, C.-B., avec indication des distances, et du tarif d'entier parcours pour le grain expédié en wagons de Tignish, I.-P.-E., à Saint-Jean, N.-B., Halifax, N.-E., et Sydney, C.-B., par l'Intercolonial, le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard et sur les bateaux d'hiver de l'Etat, avec indication des distances. Présentée le 29 mai 1906.—*M. Lefurgey* *Pas imprjmée.*

161. Rapport des commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur l'effondrement, survenu le 5 avril 1906, d'une partie de la tour de l'allonge de l'édifice de l'Ouest. Présenté le 29 mai 1906, par l'hon. C. S. Hyman..........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

161*a*. Preuve faite devant les commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur l'accident survenu le 5 avril 1906 par suite de l'effondrement d'une partie de l'édifice ouest. Présentée le 19 juin 1906, par l'hon. C. S. Hyman ....*Pas imprimée.*

161*b*. Correspondance au sujet de l'annexe de l'édifice de l'ouest et de l'effondrement de la tour. Présentée le 22 juin 1906, par l'hon. C. S. Hyman........................*Pas imprimée.*

162. Réponse à un ordre du 9 mai 1906. Etat indiquant le nombre de titres de terres émis et la superficie couverte par ces titres, dans et pour le territoire inclus dans les limites des provinces actuelles du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, entre le 1er juillet 1901 et le 31 décembre 1905, sous chacune des formes de concessions suivantes : (1) concessions de commutation ; (2) homesteads (3) concesssions en vertu de l'Acte dn Manitoba ; (4) gratifications de primes militaires ; (5) concessions aux métis du Nord-Ouest ; (6) vente de paroisses ; (7) concessions spéciales pour éteindre des réclamations ; (8) concessions aux chemins de fer ; (9) ventes de terres minières, agricoles, à pâturages, etc.; (10) ventes de terres scolaires ; (11) concessions spéciales, et (12) toutes autres concessions. Présentée le 29 mai 1906.—*M. Ames*........................*Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 23 avril 1906.—Etat indiquant si le ministère de l'Intérieur ou tout autre ministère ou membre du gouvernement à des renseignements, et lesquels, concernant des transactions, actes, comptes ou paiements de nature irrégulière attribués à quelque agent ou autre personne dans la Grande-Bretagne et l'Irlande ou en Europe, en rapport avec l'immigration en Canada ; quelle période est comprise dans ces renseignements ; quelles communications par écrit ou autrement, concernant ces matières, ont été échangées avec le Haut-commissaire du Canada, le commissaire de l'immigration ou autres personnes. Présentée le 29 mai 1906.—*M. Bayker*. .... *Pas imprimée.*

164. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 15 mai 1906, demandant un état faisant connaître :—1. Le montant payé pour le chemin de fer connu sous le nom de *Canada Eastern*, dans le Nouveau-Brunswick, et le nom de la personne ou des personnes à qui le prix d'achat a été payé ; 2. Le montant dépensé sur le dit chemin de fer, depuis son acquisition par le gouvernement, jusqu'au 1er avril 1906, en bâtiments, réparations, nivellement, ponceaux, ponts, traverses, rails, et autres dépenses faites pour l'amélioration du dit chemin de fer ; 3. Le total du rendement et des recettes provenant de passagers et de fret, séparément, au 1er avril 1906 ; 4. Le total des dépenses de l'exploitation du dit chemin, comme embranchement de l'Intercolonial, depuis la date de son acquisition jusqu'au 1er avril 1906. Présentée le 29 mai 1906.—*Hon. Sir Mackenzie Bowell*.................. *Pas imprimée.*

165. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 8 mai 1906, demandant un état indiquant :—1. Le montant payé annuellement, pendant les dernières cinq années, pour les appointements et les dépenses du personnel imputables au services d'inspection de la division des assurances sur la vie du ministère des Finances ; 2. Si les membres de ce personnel remplissent d'autres devoirs que ceux concernant l'inspection ; 3. Les noms des membres de ce personnel ; 4. Les appointements payés à chacun d'eux ; 5. Les montants perçus annuellement de toutes les compagnies d'assurance sur la vie opérant en Canada depuis les cinq dernières années pour les frais d'inspection ou les frais d'entretien de cette division, ou pour tous autres frais s'y rattachant ; 6. D'après quelle base ces frais ont été établis et perçus ; 7. Les noms de toutes les compagnies, et les montants payés chaque année par ces compagnies. Présentée le 29 mai 1906.—*Hon. M. Lougheed* .... *Pas imprimée.*

166. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 février 1905,—Etat indiquant le nombre de milles de terres dans les Territoires du Nord-Ouest arpentées et délimitées, par blocs, et le coût par mille ; le nombre de milles arpentés et délimités, par townships, et le coût par mille ; le nombre d'acres subdivisées et le coût par acre ; la superficie de la prairie ouverte proportionnellement à la totalité des terres arpentées ; le taux du contrat d'arpentage, par mille, de lignes de sections dans la prairie ouverte ; le taux des gages des arpenteurs employés à la journée, pendant les années 1880, 1881, 1882, 1883, 1900, 1901, 1902 et 1903, et donnant la moyenne pour les quatre premières années et pour les quatres dernières, respectivement. Présentée le 13 juin 1906.—*M. Roche (Marquette)*.. *Pas imprimée.*

167. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 16 mai 1906, demandant copie du rapport des commissaires du havre de Sydney-Nord pour les années 1897, 1899 et 1901 et 1905, indiquant les perceptions et déboursés des dits commissaires pendant ces années ; aussi, la correspondance, s'il en existe, relative à l'achat d'un terrain pour les fins de la commission, et les plans de ce terrain et du havre. Présentée le 29 mai 1906.—*Hon. M. McDonald* .... *Pas imprimée.*

168. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 8 mai 1906, demandant un état relatif à la *Mutual Life Insurance Company*, de New-York, indiquant :—1° Le montant des assurances sur la vie, en force dans le Dominion le 31 décembre 1905 ; 2° Le montant des garanties déposé entre les mains du gouvernement fédéral ; 3° La nature des garanties ; 4° Le montant de ses garanties en or ; 5° Le montant de ces garanties en obligations ; 6° Les émetteurs des obligations ; 7° Si les obligations données en garantie ont été prises au pair, à leur valeur nominale ou à la valeur marchande supposée ; 8° Comment est établie la valeur marchande ; 9° Quelles mesures sont prises pour s'assurer si les souscripteurs ou émetteurs des obligations données en garantie sont solvables d'année en année ; 10° Comment, au cas où la valeur des obligations tomberait au-dessous de celle à laquelle elles sont prises comme garantie, serait parfaite la différence dans la valeur de la garantie qui doit avoir été donnée ; 11° Si, a aucune époque, la garantie déposée par la *Mutual Life Insurance Company*, de New-York, est tombée au-dessous de la valeur de celle qui doit être déposée en vertu de la loi. Présentée le 29 mai 1906.—*M. Macdonald (Victoria)*.................................. *Pas imprimée.*

169. Documents relatifs au chapitre 16, 4 Edouard VII, intitulé : "Acte concernant un arbitrage entre Sa Majesté et la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada. Présentés le 29 mai 1906, par l'hon. R. W. Scott.. *Pas imprimés.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

170. Copie d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvée par Son Excellence le Gouverneur général le 14 mars 1906, concernant la prolongation du contrat passé avec l'*American Bank Note Company* pour une nouvelle période de cinq ans, ainsi que la correspondance qui s'y rapporte. Présentée le 30 mai 1906, par l'hon. W. S. Fielding..*Pas imprimée.*

171. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant les montants votés et les montants dépensés, sous leurs chapitres respectifs, chaque année depuis le 30 juin 1896 pour le havre de Port-Stanley ; la date de ces paiements, à qui les paiements ont été faits et le montant payé à chaque personne ; le montant payé pour le travail réel exécuté, le montant payé pour les matériaux non utilisés et quand, et le montant payé pour les matériaux utilisés ; la quantité et l'espèce de matériaux achetés, le prix payé, et à qui ; l'état actuel du havre. Copie du coût estimatif du havre, et de son coût quand il sera terminé, y compris le dragage et le brise-lames. Aussi copie de toutes annonces demandant des soumissions, des contrats et de la correspondance à ce sujet. Les noms de tous les dragueurs employés à ces travaux depuis le 30 juin 1896, et de leurs propriétaires. Aussi, copie de tous télégrammes, lettres, rapports, pétitions, documents, correspondance, enquêtes et communications de toute nature se rapportant aux dits travaux de havre. Aussi, copie des feuilles de paie pour chaque année depuis le 30 juin 1896, les noms de tous les contremaîtres, surintendants et inspecteurs, leur temps de service comme tels et par qui recommandés ; aussi copie de toute correspondance relative à leur nomination, et les raisons de leur destitution ou démission dans le cas où ils auraient été révoqués ou se seraient démis. Aussi, les noms de tous les ingénieurs civils employés à ces travaux, par qui ils ont été recommandés et toute la correspondance à ce sujet. Aussi, le nom de la personne ou des personnes qui ont payé les montants respectifs à Port-Stanley pour les matériaux fournis et les travaux exécutés. Présentée le 31 mai 1906.—*M. Ingram*.........*Pas imprimée.*

172. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1906,—Copie des instructions données à chaque classe d'ingénieurs civils employés aux explorations du canal à navires de Montréal, Ottawa et la Baie Georgienne. Aussi, les noms des ingénieurs des diverses classes, y compris les aide-ingénieurs, niveleurs, porte-mètre et chaîneurs, ainsi que le salaire de chacun d'eux. Présentée le 31 mai 1906.—*M. Taylor*..*Pas imprimée.*

173. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 avril 1906,—Copie de tous papiers, pièces justificatives et états se rapportant à la dépense de $1,438.54 pour le havre de Miminigash, mentionnée dans le rapport de l'Auditeur général pour 1905, avec indication des noms des ouvriers et des gages payés à chacun, et aussi des montants payés pour la pierre, les fascines, les poteaux, la planche, et autres menues dépenses. Présentée le 31 mai 1906.—*M. Defurgey*........*Pas imprimée.*

174. Copie d'un arrangement fait par Charles M. Hatfield pour augmenter la chute naturelle de la pluie dans toute partie quelconque du Territoire du Yukon. Présentée le 31 mai 1906, par Sir Wilfrid Laurier........................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

175. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 mars 1906,..Copie de toute correspondance concernant les plaintes reçues par le gouvernement contre les mesures de quarantaines prises au sujet de la peste porcine dans le comté de Kent, Ontario. Présentée le 4 juin 1906.—*M. Clements*..*Pas imprimée.*

176. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1906,—Copie de tout rapport, dépositions, correspondance, documents et papiers concernant les accusations portées contre aucuns des employés des douanes à Emerson, Manitoba, pendant les deux dernières années. Présentée le 4 juin 1906.—*M. Roche (Marquette)*..*Pas imprimée.*

177. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1906,—Copie de toutes demandes formulées par C. E. Caldwell pour lui-même, ou pour quelques-uns de ses clients, et lesquels, ou par toutes autres personnes, pour l'acquisition de terrains houillers dans la province d'Alberta, et copie de toute correspondance ou autres papiers s'y rapportant. Présentée le 4 juin 1905.—*M. Reid (Grenville)*..*Pas imprimée.*

178. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1906,—Copie de toute correspondance, mémoires, rapports et télégrammes en la possession du gouvernement ou de quelqu'un de ses membres ou officiers au sujet de la construction d'un nouveau steamer pour le service d'hiver dans le détroit de Northumberland, y compris le rapport ou les recommandations de M. Duguid et autres personnes agissant conjointement avec lui, et le montant des dépenses faites à ce sujet et à qui payé. Présentée le 5 juin 1906.—*M. Martin (Queen)*....................*Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

179. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1906,—Copie des plans et devis du nouveau steamer actuellement en voie de construction en Angleterre. Présentée le 5 juin 1906.—*M. McLean (Queen)*.... ....*Pas imprimée.*

180. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 31 mai 1906, demandant copie du certificat obtenu par le commandant Spain dans le mois de février 1903. Présentée le 1er juin 1906.—*Hon. M. Landry* *Pas imprimée.*

181. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1906,—Etat indiquant le chiffre des gages payés dans les différentes divisions du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, de la même manière qu'il sont mentionnés dans le rapport de l'Auditeur général en ce qui concerne l'Intercolonial. Présentée le 13 juin 1906.—*M. Lefurgey*.............................*Pas imprimée.*

182. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1905,—Copie du mémoire reçu de l'Association maritime du Canada attirant l'attention du gouvernement sur les délais causés par l'exécution du contrat passé avec M. P. Davis ou avec la Compagnie de force du Saint-Laurent pour le halage des navires au moyen de moteurs électriques dans les écluses du canal de Cornwall. Présentée le 13 juin 1906.—*M. Ames* ....*Pas imprimée.*

183. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant les montants votés et les montants dépensés, sous leurs chapitres respectifs, chaque année depuis le 30 juin 1896 pour le havre de Port-Burwell; la date de ces paiements, à qui les paiements ont été faits et le montant payé à chaque personne ; le montant payé pour le travail réel exécuté, le montant payé pour les matériaux non utilisés et quand, et le montant payé pour les matériaux utilisés ; la quantité et l'espèce de matériaux achetés, le prix payé, et à qui ; l'état actuel du havre. Copie du coût estimatif du havre, et de son coût quand il sera terminé, y compris le dragage et le brise-lames. Aussi, Copie de toutes annonces demandant des soumissions, des contrats et de la correspondance à ce sujet. Les noms de tous les dragueurs employés à ces travaux depuis le 30 juin 1896, et de leurs propriétaires. Aussi, copie de tous les télégrammes, lettres, rapports, pétitions, documents, correspondance, enquêtes et communications de toute nature se rapportant aux dits travaux du havre. Aussi, copie des feuilles de paie pour chaque année depuis le 30 juin 1896, les noms de tous les contremaîtres, surintendants et inspecteurs, leur temps de service comme tels et par qui recommandés ; aussi, copie de toute correspondance relative à leur nomination, et les raisons de leur destitution ou démission dans le cas où ils auraient été révoqués ou se seraient démis. Aussi, les noms de tous les ingénieurs civils employés à ces travaux, par qui ils ont été recommandés, y compris M. John H. Teal, ingénieur local, la date de sa nomination, destitution ou démission, suivant le cas, et la raison de la destitution ou démission, et toute correspondance, pétitions, télégrammes, lettres et communications s'y rapportant. Présentée le 15 juin 1906.—*M. Ingram*....*Pas imprimée.*

184. Règlements et ordres du Roi, pour la milice du Canada, 1904, 1905, et 1906. Présentés le 19 juin 1906, par Sir Frederick Borden...*Pas imprimés.*

184*a*. Règlements concernant la solde, allocations, etc., de la milice canadienne. Présentés le 19 juin 1996 par Sir Frederick Borden...*Pas imprimés.*

185. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mars 1906,—Etat concernant la totalité ou partie des traverses achetées par le ministère des Chemins de fer et Canaux en 1903-4 et en 1904-5 de chacune des personnes suivantes :—D. J. et J. D. Buckley, de Rogersville, et Jude F. Gallant, de Rogersville, et donnant,—(*a*) l'espèce et la quantité de traverses ; (*b*) les prix payés ; (*c*) les endroits de livraison ; (*d*) le nombre rejeté ; (*e*) le nom de l'inspecteur ou des inspecteurs qui représentaient le gouvernement ; (*f*) la quantité et la valeur des traverses en magasin à Rogersville à la date de l'inventaire dressé pour 1904-05 ; et (*g*) copie de toute correspondance, ordres ou papiers de toutes nature en la possession du ministère des Chemins de fer et Canaux ou de quelqu'un de ses officiers concernant la commande, l'achat, la réception, le pointage, l'inspection ou le refus d'aucune quantité des dites traverses. Présentée le 19 juin 1906.—*M. Ames*..............*Pas imprimée.*

186. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mai 1906,—Etat donnant le nombre de contrats pour le transport des malles dans le comté d'Elgin, les localités, le nombre de milles à parcourir, les noms des entrepreneurs et les prix payés, la date du commencement et de l'expiration du contrat et les noms des cautions : aussi, indiquant si des soumissions ont été demandées, la désignation de chaque contrat antérieur, le nom de l'entrepreneur et le prix payé. Présentée le 19 juin 1906.—*M. Ingram*...*Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

187. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1906,—Etat faisant connaître : 1. Quelle aide a été donnée par les autorités fédérales aux gouvernements des diverses provinces du Canada depuis la confédération en ce qui concerne la construction des voies ferrées des provinces, soit par une subvention accordée avant la construction ou en prenant par la suite à leur charge une partie du coût de ces entreprises. 2. Quelles subventions ou aides aux chemins de fer accordées en premier lieu ou devant être accordées par les provinces respectives ont été finalement payées par les autorités fédérales ou prises à leur charge pour aider à ces entreprises pendant la période précitée. 3. Quels montants ont été payés par les autorités fédérales aux diverses provinces, respectivement, durant la susdite période pour ou en considération de ces voies ferrées, ou pour les actions ou obligations achetées ou acquises par les autorités fédérales ou prises à leur charge en totalité ou en partie. Présentée le 21 juin 1906.—*M. Macdonell.*
Imprimée pour les documents de la session.

188. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en data du 14 mai 1906,—Etat indiquant quelles terres ont été choisies par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, conformément à l'arrêté du conseil du 10 août 1903, dans les townships 15 à 20, inclusivement, dans les rangs 9, 10, 11 et 12 à l'ouest du 1er méridien ; aussi, indiquant toutes terres réservées pour choix par la dite compagnie dans la région mentionnée ci-dessus, qui ont pu faire retour au gouvernement parce que la dite compagnie n'a pas exercé son droit de choisir avant le 31 décembre 1905, conformément aux dispositions de l'arrêté du conseil du 10 août 1905. Présentée le 22 juin 1906.—*M. Roche (Marquette)*........ *Pas imprimée.*

188*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1906,—Etat indiquant toutes les terres choisies par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord dans la région des terres réservées pour choix par la dite compagnie dans les townships 15 à 20 inclusivement, dans les rangs 9 à 12 inclusivement, à l'ouest du 1er méridien. Aussi, état indiquant toutes les terres dont les titres ont été délivrés aux personnes nommées par la dite compagnie dans la région ci-dessus mentionnée, depuis le 29 juin 1905, et donnant les noms des dites personnes. Présentée le 22 juin 1906.—*M. Roche (Marquette)*........ *Pas imprimée.*

189. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mai 1906,—Copie de toutes pétitions et papiers concernant les réclamations des serviteurs retraités de la Compagnie de la Baie-d'Hudson aux termes d'un acte de vente par la dite compagnie à Lord Selkirk en 1811. Présentée le 22 juin 1906.—*M. McCraney*........ *Pas imprimée.*

189*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 juillet 1905,—Copie de toute correspondance, documents et mémoires entre le gouvernement ou aucun de ses membres et le révérend James Taylor ou toute autre personnes au nom des serviteurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson admis à la retraite, au sujet de leur réclamation pour une partie de la succession de feu Lord Selkirk. Présentée le 27 juin 1906.—*M. Lamont*........ *Pas imprimée.*

180. Réponse partielle à une adresse du Sénat en date du 27 avril 1906, demandant un état de tous les accidents qui ont eu lieu sur l'Intercolonial durant les années 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904 et 1905, spécifiant si l'accident a été causé par collision. déraillement, incendie ou autrement, le montant des dommages dans chaque cas et l'endroit où l'accident est arrivé. Aussi, le montant des pertes occasionnées par le vol ou autrement, de marchandises ou fret, en transit sur l'Intercolonial, pour chacune des années mentionnées ci-dessus, Présentée le 22 juin 1906.—*Hon. M. McDonald (Cap Breton)*........ *Pas imprimée.*

191. Etat indiquant,— 1. Quelles sommes ont été payées à MM. Ahearn et Soper, d'Ottawa, chaque année, depuis 1896. 2. Pour quels articles ou services ces paiements ont-ils été faits. Présentée le 25 juin 1906, par l'hon. C. S. Hyman........ *Pas imprimée.*

192. Etat indiquant les sommes totales qui ont été payées par le gouvernement aux compagnies de publication du *Free Press* et du *Der Nordwester*, du Manitoba, pour tous services quelconques, chacune des années depuis le 1er juillet 1900 jusqu'au 30 juin 1905. Présentée le 25 juin 1906, par Sir Wilfrid Laurier........ *Pas imprimée.*

193. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 9 mai 1906.—Copie de toute correspondance et opinions de fonctionnaires, ingénieurs, solliciteurs, entrepreneurs, et autres concernant l'effondrement du quai de Sorel, et de tous documeuts s'y rattachant. Présentée le 25 juin 1906. *M. Blain.*
Pas imprimée.

VOLUME N° 14—*Suite.*

194. Réponse à une adresse du Sénat en date du 19 juin 1906, demandant un état indiquant depuis le 1er mars 1904,— 1° Quels sont, plus spécialement, à Québec, Montréal et Ottawa, les journaux ou les compagnies ou sociétés de publications qui font les annonces ou qui impriment les documents pour le compte des Commissaires du chemin de fer Transcontinental ? 2° Combien chacun de ces journaux ou de ces compagnies a-t-il reçu et qu'elle est la date de chaque paiement ? 3° Pour quel genre de services, annonce, impression ou réclame, et combien pour chaque genre ces journaux ou ces compagnies ont-ils été payés ? Présentée le 25 juin 1906.—*Hon. M. Landry*.......... *Pas imprimée.*

195. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1906,—Copie de toutes lettres, correspondance, papiers, rapports et comptes concernant la construction d'une échelle à poisson dans le barrage de l'usine à pulpe de Cowie à Milton, comté de Queen, N.-E., et de tous comptes indiquant le coût de construction de la dite échelle, le montant payé pour la main-d'œuvre et les matériaux, et à qui il a été payé. Présentée le 30 juin 1906.—*M. Crockett*..... .... *Pas imprimée.*

196. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 avril 1906,—Etat indiquant, par townships, toutes les terres des sauvages vendues ou cédées dans les limites des districts électoraux actuels d'Algoma-Est et Ouest pendant les années 1896 à 1905, inclusivement, les noms et domiciles des acquéreurs ou locataires et les prix payés, ou convenus, pour ces terres soit à titre de location ou d'achat ; aussi indiquant, par townships, quand les dits achats ont été complétés ou quand le paiement final a été versé, et le montant total payé pour ces terres ; aussi indiquant, par townships, quelles conventions de vente n'ont pas été exécutées ou les périodes de temps pendant lesquelles elles n'ont pas été exécutées ; aussi, indiquant quels arrangements pour vente ou location, par townships, ont été cancellés pour défaut de paiement du prix d'achat, ou pour non accomplissement des conditions. Présentée le 3 juillet 1906.—*M. Boyce*....... ... . *Pas imprimée.*

196*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 avril 1906,—Copie de tous les états ou rapport ; faits par des agents des sauvages ou autres fonctionnaires du gouvernement ayant charge des terres des sauvages dans le territoire actuellement compris dans les limites des districts électoraux actuels d'Algoma-Est et Ouest, indiquant toutes les ventes, transactions et cancellations de terres dans le dit territoire, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 1er avril 1906. Présentée le 3 juillet 1906. —*M. Boyer*.................... .... *Pas imprimée.*

197. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mai 1906,—Copie de toute correspondance échangée entre Joseph Kirm et le gouvernement au sujet du droit d'exploitation des couches superficielles de houille sur le ¼ nord-est de la section 26, township 1, rang 6, à l'ouest du 2me méridien. Aussi, copie de toutes lettres, papiers et télégrammes adressés par d'autres particulier ou particuliers à ce sujet. Présentée le 5 juillet 1906.—*M. Roche (Marquette)*......... *Pas imprimée.*

198. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres communications qui, entre le 1er juillet 1994 et le 31 décembre 1905, ont été échangées entre le ministre de l'Intérieur ou aucun officier de son ministère, d'une part, et (*a*) la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, (*b*) la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est, (*c*) la Compagnie du chemin de fer de Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan ou toute compagnie à laquelle aucune des dites compagnies a transféré ses droits de propriété en ce qui concerne la région dans laquelle aucunes des dites compagnies avait la permission de choisir des terres à elle dues à titre d'octrois. Présentée le 5 juillet 1906.—*M. Ames*.......... ...*Pas imprimée.*

199. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mars 1906,—Etat donnant,—1. La description de toutes les terres dans le Manitoba et le Nord-Ouest ci-devant réservées pour la coupe du bois ou du foin pour lesquelles des inscriptions de homesteads ont été accordées depuis le 1er janvier 1905 ; 2. La date des décisions prises au sujet de l'ouverture de ces réserves à la colonisation ; 3. Les noms des postulants d'après l'ordre de leur demande inscrite dans les livres des diverses agences et sous-agences pour chaque quart de section, et la date à laquelle l'inscription a été accordée. Présentée le 5 juillet 1906.—*M. Lake*............ ....*Pas imprimée.*

200. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 mars 1906,—Etat donnant : — 1. Le nombre de demandes d'inspection reçues aux diverses agences des terres dans le Manitoba et le Nord-Ouest, chaque mois des années 1904 et 1905 de propriétaires de homesteads désirant obtenir leurs titres. 2. Le nombre d'inspection faites chaque mois. 3. Le nombre d'inspection dans les cartons de chaque agence au 1er février 1905.—Présentée le 5 juillet 1606.—*M. Lake*. ..*Pas imprimée.*

VOLUME N° 14—*Suite.*

201. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1906,—Copie de toute la correspondance échangée entre les commissaires des pilotes, le secrétaire du bureau des commissaires des pilotes ou quelqu'un des fonctionnaires de ce bureau, à Sydney, Cap-Breton, et le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou quelqu'un des fonctionnaires de ce ministère, et de tous arrêtés du conseil, règlements, mémoires, livres, documents et papiers indiquant :—1. Le montant versé chaque année au fonds de retraite des pilotes, du 31 décembre 1896 au 31 décembre 1905, respectivement. 2. Le montant versé au fonds de secours des veuves et orphelins des pilotes, du 31 décembre 1896 au 31 décembre 1905, respectivement. 3. L'emploi qui a été fait de ces fonds chaque année durant la période ci-dessus mentionnée le montant en caisse le 31 décembre 1905 et l'intérêt qu'il porte ; où il est déposé ; la garantie sur laquelle il repose pour le bénéfice des veuves et des orphelins des pilotes. 4. Le montant en caisse de ces fonds respectifs à la date du 31 décembre 1896. Aussi, toute autre correspondance (s'il en existe) sur ce sujet. Présentée le 5 juillet 1906.—*M. Boyer*.. *Pas imprimée.*

202. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant (*a*) combien de naufrages ont eu lieu dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent pendant la saison de 1905 ; (*b*) le nom, tonnage et genre de navires ainsi naufragés ; (*c*) si ce naufrage a causé la perte totale du navire et de sa cargaison ou de l'un ou l'autre dans chaque cas ; (*d*) à quelle cause est attribué chacun de ces naufrages ; (*e*) si une enquête a été faite sur chacun de ces cas, et lesquels ; aussi, copie de tous rapports, preuves, correspondance, documents et papiers se rapportant aux dits naufrages, des enquêtes faites à ce sujet et le montant des pertes subies. Présentée le 6 juillet 1906.—*M. Borden (Carleton)*.. *Pas imprimée.*

202*a*. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 15 mars 1906, demandant copie de toutes les instructions données, de tous les témoignages entendus, du jugement rendu et de toutes les communications échangées au sujet du naufrage, l'automne dernier, sur les rochers Wye du steamer *Bavarian*, et de l'enquête tenue à ce propos ainsi que de la correspondance échangée entre le ministère de la Marine et qui que ce soit en rapport avec le choix du juge enquêteur et de ses assesseurs. Présentée le 22 avril 1906.—*Hon. M. Landry*.. *Pas imprimée.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 mai 1906,—Copie de toute correspondance entre aucun ministre ou aucune division de la Compagnie du port de Chicoutimi ou aucune autre compagnie ou personne au sujet du creusage du Saguenay jusqu'à cette date. Présentée le 7 juillet 1906.—*M. Girard*.. *Pas imprimée.*

204. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 avril 1906,—Copie de tous arrêtés du conseil, rapports, lettres, télégrammes, communications, documents et papiers de toute espèce concernant l'établissement, l'acquisition, la construction, le prolongement et l'entretien d'un hôpital pour les patients atteints de trachoma à ou près Halifax, N.-E., y compris un état indiquant toutes les sommes dépensées pour le dit hôpital ou son établissement, son acquisition, sa construction, son prolongement ou son entretien. Aussi, un état donnant les noms de la personne ou des personnes auxquelles ces deniers ont été payés, le montant payé dans chaque cas, la date du paiement et tous autres détails concernant le dit hôpital depuis le temps où il a été établi en premier lieu. Présentée le 7 juillet 1906.—*M. Wilson (Lennox et Addington)*.. *Pas imprimée.*

205. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1906,—Etat indiquant chaque homestead, contre lequel, au cours de l'exercice 1904-05, et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1905. un rapport a été reçu par le ou les bureaux des terres fédérales se plaignant que la loi n'a pas été observée ou renfermant une demande d'annulation, et faisant connaître : (*a*) la situation de chaque quart de section, rang, township et méridien ; (*b*) le nom et le domicile de la personne qui a demandé l'inscription originelle ; (*c*) le nom et le domicile de la personne ou des personnes qui ont fait une demande d'annulation ; (*d*) la raison alléguée par les plaignants pour obtenir l'annulation de l'inscription ; (*e*) si notification de la menace d'annulation a été donnée au délinquant ; (*f*) les mesures prises par le ministère dans chaque cas. Présentée le 9 juillet 1906.—*M. Ames.* *Pas imprimée.*

206. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 avril 1906,—Etat détaillé pour chaque année depuis 1891 jusqu'à 1905, inclusivement, faisant connaître : 1. Tous les articles fournis pour les chambres de M. l'Orateur, et le prix payé pour ces articles ; 2. Un inventaire de tous les articles dans les dites chambres dressé lorsque M. Bain, M. Brodeur et M. Belcourt ont cessé de

VOLUME N° 14—*Fin.*

présider la Chambre, et tous rapports du greffier de la Chambre, du sergent d'armes ou autre fonctionnaire sur les inventaires, les articles fournis, leur condition et la garde et la disposition des dits articles; 3. Copie de toute correspondance par l'Orateur, quelque membre de la Commission du service intérieur, le greffier de la Chambre, l'Auditeur général ou tout autre officier de la Chambre des Communes concernant l'achat, le paiement, le pointage, la distribution, le remplacement et la disposition ou la garde des dits articles. 4. Copie de toutes résolutions adoptées par la Commission du service intérieur au sujet des matières susdites. Présentée le 9 juillet 1906.—*M. Lancaster.* *Pas imprimée.*

207. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 22 avril 1906,—Copie de toute correspondance échangée depuis 1896 entre le gouvernement du Canada ou l'un de ses membres et les gouvernements allemand ou britannique ou quelque personne ou personnes représentant officiellement ou autrement ces gouvernements, et de tous documents et papiers en la possession du gouvernement concernant les tarifs douaniers de l'Allemagne et du Canada. Présentée le 11 juillet 1906.—*M. Armstrong*.. *Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1905

SOUMIS CONFORMEMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, ARTICLE 37 DES STATUTS REVISÉS DU CANADA

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1906

[N° 19—1906.]

A Son Excellence le Très honorable sir Albert Henry George, comte Grey, G.C.M.G., etc., etc., Gouverneur général du Canada.

MILORD,

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Travaux Publics du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

CHAS. S. HYMAN,

Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, mars 1905.

SOMMAIRE

SUPPLÉMENTS.

(Parties de ce rapport publiées séparément.)

INDEX ALPHABÉTIQUE DU RAPPORT

PARTIE I

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE FINANCIER EXPIRÉ LE 30 JUIN

1905

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE FINANCIER 1904-05

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 7 mars 1906.

A l'honorable CHARLES S. HYMAN,
Ministre des Travaux publics du Canada,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1905.

Comme d'habitude, ce rapport est une revue complète des travaux exécutés dans le cours de l'année ; il contient de plus l'état financier annuel du comptable, le compte-rendu du percepteur du revenu, ainsi que d'autres annexes traitant des ouvrages placés sous le contrôle du ministère.

Les dépenses totales dans toutes les branches, pour l'année 1904-05, se sont élevées au montant de $8,304,009.77 ; elles étaient de $6,592,289.62 durant l'année précédente et de $5,830,518.11 en 1902-03.

Ces chiffres démontrent une augmentation matérielle du nombre des travaux exécutés par le ministère ; ils indiquent en même temps, malgré que la surintendance du chenal des navires, entre Montréal et Québec, n'appartienne plus au ministère des Travaux publics, qu'il y a eu une augmentation évidente des ouvrages sous son contrôle, au lieu d'une réduction.

Comme je le faisais remarquer dans mon rapport de l'année dernière, un développement merveilleux continue à se manifester dans chaque branche du ministère ; le nombre des ports, pour lesquels le parlement a voté l'argent nécessaire, s'est accru constamment ; les opérations de dragage ont été faites sur une étendue d'eau navigable beaucoup plus considérable que dans l'année précédente. D'un autre côté, les édifices construits sous le contrôle de l'architecte en chef ont été d'un style plus relevé et en beaucoup plus grand nombre.

Il en est résulté que la correspondance se rapportant aux travaux du ministère, surtout celle qui est sous le contrôle immédiat du secrétaire s'est accrue en proportion du nombre des ouvrages techniques. C'est pourquoi l'on constate une augmentation considérable dans la quantité des lettres envoyées et reçues sans tenir compte de la

correspondance du ministre, qui ne traite que des sujets purement officiels, et qui n'est pas contenue dans l'exposé publié à la fin de ce volume.

Dans son rapport de l'année dernière, le comptable, par un état comparatif entre 1899-1900 et 1903-04, démontre que le nombre de chèques émis par le ministère dans la première année avait été de 22,000, tandis que dans la dernière il atteignit presque le chiffre de 45,000. Pour l'année 1904-05, d'après le rapport du comptable, l'émission des chèques, y compris ceux fournis sur demande par le ministère des finances, a formé un total de 59,144.

Les dépenses devant le dernier exercice financier, telles que ci-dessus mentionnées, peuvent se répartir de la manière suivante et être comparées aussi avec celles de l'année précédente dans un même tableau, savoir :—

	1904-05.	1903-04.
Havres et rivières	$2,493,371.24	$3,389,936.02
Dragage et outillage	1,458,865.25	374,181.94
Glissoires et estacades	195,358.95	127,549.37
Ponts et chaussées	94,348.13	103,759.29
Edifices publics	3,067,415.65	1,890,281.77
Télégraphes	462,064.36	385,693.51
Divers	532,586.19	220,887.72
Totaux	$8,304,009.77	$6,492,289.62

Les revenus du ministère durant la présente année ont excédé de quelque peu ceux de l'exercice précédent ; et le percepteur en a donné un état détaillé dans le tableau suivant :—

	1904-05.	1903-04.
Glissoires et estacades	$ 82,873.97	$ 71,331.20
Bassins de radoub	24,754.30	32,444.56
Ecluses	Nil	140.60
Locations	4,303.00	4,034.50
Télégraphes	139,758.44	147,391.94
Recettes imprévues	28,663.96	18,695.97
	$280,353.67	$274,038.77

PORTS ET RIVIÈRES.

Le rapport très complet de l'ingénieur en chef, publié ci-inclus, sous le titre d'Annexe 4, contient les détails de chacun des travaux entrepris sous son contrôle, ainsi qu'une liste de tous les arpentages ou levés préparatoires à l'exécution de ces travaux.

Le montant total indiqué dans le rapport du comptable, concernant les dépenses de cette branche, ne donne pas et ne peut donner une idée juste des travaux actuellement en cours d'exécution, vu qu'un grand nombre des sommes votées ne représente que la dépense préliminaire pour payer la préparation des plans et devis avant de demander les soumissions pour ces divers ouvrages. Ceci explique pourquoi les labeurs longs et

difficiles imposés aux ingénieurs pour obtenir des informations préliminaires ne peuvent être classifiés dans ce rapport que par la mention très brève des endroits où les arpentages ont été faits ; et le coût de ces arpentages, étant pris sur le montant général voté à cette fin, ne paraît nullement sous le nom de l'ouvrage dans l'état financier du comptable.

Le nombre de ces levés ou arpentages, pour la présente année, a été de 376, tandis qu'il était de 238 dans l'exercice financier précédent et de 281 en 1903-04.

Ce chiffre ne comprend pas les explorations qui se font actuellement pour obtenir les data nécessaires concernant le canal en projet depuis la baie Georgienne jusqu'à Montréal sur le St-Laurent.

Le rapport de l'ingénieur en chef ne donne pas seulement des renseignements importants sur la classe, la nature, l'étendue et le coût de chaque ouvrage exécuté sous son contrôle, mais il embrasse aussi les opérations de dragage qui ont été poursuivies par le ministère dans tout le Canada.

Il est à propos, je crois, de faire remarquer ici que, lorsque le contrôle du chenal des navires entre Montréal et Québec a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries, ce dernier a été aussi mis en possession de la majeure partie de la flotte de dragueurs préposés au creusage de ce chenal. Les autres dragues laissées au ministère et mises en opération dans les diverses provinces étaient usées et peu modernes. Dans le cours de la présente année, le ministère a continué à améliorer sa flotte de dragueurs, soit en renouvelant leurs coques, soit en les agrandissant, ou en réparant leurs machines, et dans plusieurs cas en reconstruisant complètement une nouvelle drague et son outillage. C'est ainsi que l'on a construit un nouveau bateau arrache-souche pour la province de la Colombie-Britannique ; et en même temps des démarches ont été faites pour faire l'acquisition de remorqueurs et leurs accessoires pour les deux provinces de la Colombie-Britannique et du Manitoba. Une nouvelle drague hydraulique pour la province d'Ontario est en construction dans les chantiers de la " Polson Iron Works Company ; " et une autre drague du même genre ainsi qu'un dragueur à cuiller se construisent actuellement, la première pour servir d'une manière générale dans les provinces maritimes et le dernier pour l'Ile du Prince-Edouard, en remplacement de l'ancien dragueur "Prince-Edward," qui a servi depuis que cette province est entrée dans la confédération, en 1872.

La nouvelle drague " W. S. Fielding " a été lancée l'été dernier et s'est rendue heureusement à Yarmouth, N.-E., où elle sera mise en opération durant la prochaine saison. Elle a été construite et équipée au chantier du gouvernement à Sorel, Québec.

L'amélioration et l'agrandissement de la flotte des dragueurs du ministère est une nécessité évidente pour tous ceux qui connaissent les conditions des voies de transport et du commerce général de ce pays. La classe de vaisseaux qui naviguent sur nos grands lacs et rivières, et font escale à nos principaux ports, a pris de l'accroissement dans les dimensions et le tonnage des bateaux ; de sorte que la profondeur d'eau adoptée autrefois, dans la plupart des ports et rivières, est reconnue aujourd'hui insuffisante pour ces vaisseaux. La nécessité d'un creusage additionnel se fait sentir en même temps dans toutes les eaux navigables du pays ; et malgré la générosité du Parlement pour procurer

tous les moyens requis dans le but d'obtenir les meilleurs résultats, l'on a éprouvé de grandes difficultés à faire en temps convenable le dragage le plus urgent, même en se servant de la réserve des dragues appartenant à des particuliers ou à des compagnies indépendantes.

Les grandes améliorations que l'on projette actuellement, et qui deviendront nécessaires pour répondre aux besoins des récoltes de grain de l'ouest, ainsi que l'accroissement considérable des facilités de transport par voie de chemins de fer, nécessiteront à l'avenir des opérations de dragage sur une étendue beaucoup plus vaste et d'un caractère plus urgent. Pour faire face à cette exubérance, il faudra employer tous les vaisseaux dragueurs en possession de l'Etat, ainsi que ceux des particuliers.

Le rapport de l'ingénieur en chef contient un chapitre spécial traitant du dragage. Il contient en détail l'ouvrage de chaque drague employée, la nature des déblais, la profondeur à laquelle ceux-ci ont été enlevés, et le coût par verge de chaque classe de dragage.

Dans la partie qui concerne les ports plus particulièrement, le rapport donne une description de tous les travaux qui ont été exécutés, soit sous contrat ou à la journée. On pourra constater que dans tous les endroits où c'était praticable, l'ouvrage a été donné par contrat, et que les travaux n'ont été faits à la journée que lorsque ce mode d'exécution coûtait meilleur marché ou était plus rapide.

On fait actuellement, dans les ports, des travaux à 160 points différents dans tout le Canada, et des opérations de dragage à 60 places diverses du Dominion.

Je suis heureux de mentionner ici la nomination de M. E. D. Lafleur, comme ingénieur en chef du ministère, après plus de 20 ans de service comme ingénieur et durant lesquels ce monsieur a occupé, pendant huit ans, la place d'ingénieur en chef suppléant. Sa nomination d'ingénieur en chef a été sanctionnée par un ordre en conseil du 7 janvier 1905

EDIFICES PUBLICS.

Cette branche du ministère, dont les dépenses se sont élevées à $3,067,415.65, en comparaison de $1,890,281.77 pour l'année précédente, a été comme d'habitude, administrée avec succès par l'architecte en chef actuel M. D. Ewart. Non seulement le nombre des édifices à construire et à surveiller a été beaucoup plus considérable que l'année passée, mais les bâtisses commencées durant l'année ont été par leur valeur intrinsèque les plus importantes depuis la construction de l'édifice Langevin et des bâtisses du Parlement et des ministères en cette cité. C'est dans la présente année que le ministère a ordonné la construction du nouveau musée Victoria, à Ottawa, de l'hôtel des monnaies et l'édifice des archives, aussi en la cité d'Ottawa, ainsi que celle d'un nouveau bureau de poste à Winnipeg, d'une bâtisse publique à Vancouver, et de grands édifices militaires dans les différentes provinces.

Le rapport de l'architecte en chef donne en détail la nature et la valeur des travaux exécutés, ainsi que le nombre des nouvelles bâtisses, pour lesquelles des contrats ont été accordés. On compte durant l'année vingt-six édifices commencés, y compris ceux ci-dessus mentionnés et les bâtisses militaires, et six nouveaux édifices entièrement achevés.

Les réparations considérables à l'hôtel des postes d'Ottawa sont presque terminées ; il n'y reste à faire que les installations intérieures, pour lesquelles des contrats ont été passés à la date de la rédaction de ce rapport.

En outre de la construction de nouveaux ouvrages, des plans et devis ont été préparés pour un grand nombre d'édifices qui seront commencés durant l'exercice financier courant, et mentionnés dans le rapport de l'année prochaine.

De plus, le nombre toujours croissant des édifices a eu pour effet d'augmenter les travaux d'entretien et de réparation dans ceux qui existent déjà, et de requérir une surveillance plus étendue dans les services du chauffage, de l'éclairage et de l'eau nécessaires à ces bâtisses. Tous ces travaux exigent un nombre considérable d'architectes et de dessinateurs travaillant constamment sous la direction de l'architecte en chef ; et ces employés ont fait leur ouvrage d'une manière très satisfaisante durant l'année qui vient de s'écouler.

TÉLÉGRAPHES.

Le service télégraphique de l'Etat est resté à peu près le même, et tel qu'il a été mentionné dans le rapport de l'année précédente, quelques lignes seulement de peu d'étendue ont été construites le long de la rivière Saguenay, et l'on a prolongé certaines lignes sur l'île du Cap-Breton, et dans les Territoires du Nord-Ouest. Le nombre de milles de lignes télégraphiques actuellement en possession et sous le contrôle du ministère des Travaux publics s'élève au chiffre de 6,590.

Un fait digne de remarque et qui a souvent attiré l'attention du public, c'est que, depuis la construction de la première ligne de l'Etat, en 1886, jusqu'au temps actuel, la politique du gouvernement n'a jamais été de construire et de maintenir ces lignes sur une base payante. Dans la plupart des cas, elles ont été établies entre des points où les besoins du commerce, tout en nécessitant des moyens de communication modernes, ne pouvaient donner des revenus, à cause de la dispersion de la population sur une grande étendue du pays traversé par ces lignes, et du commerce local peu considérable dans cette contrée ; ce qui rendait impossible un surplus de recettes sur les dépenses et même l'équilibre entre l'une et l'autre. Cependant, la construction de ces lignes a rendu un service national ; celles, par exemple, qui sont situées sur la rive nord du St Laurent, entre la région du Labrador et Québec, ont été d'une aide et d'un bienfait incalculables, non seulement pour les pêcheurs des bords du golfe St.-Laurent, mais aussi pour les pionniers qui se sont établis dans les différentes parties de la contrée inhabitée jusqu'alors depuis la rivière Saguenay en gagnant vers l'est. Il en est de même pour les lignes télégraphiques de la Colombie-Britannique, et la ligne du district du Yukon, qui a été maintenue, depuis les six dernières années, pour mettre cette partie du pays en communication avec le reste du Canada et le monde civilisé ; ces lignes ont rendu d'immenses services dans tout le Dominion.

Aucune de ces lignes, probablement, n'aurait été construite par des compagnies privées, dont les actionnaires considèrent d'abord les profits qui peuvent leur revenir et ne se laissent pas toujours conduire par des idées philanthropiques et le désir de faire bénéficier le pays d'une manière générale.

L'octroi de tels bienfaits est un devoir qui s'impose au gouvernement central, et les diverses administrations, qui ont contrôlé le pays depuis 1886 jusqu'aujourd'hui, ont suivi pratiquement la même politique, et facilité les communications télégraphiques dans les endroits où il était peu probable que des compagnies privées eussent songé à s'engager.

La possibilité d'entretenir et gérer ces lignes du gouvernement sur une base moins dispendieuse, ou de leur faire produire des revenus plus élevés, est une question assez difficile à résoudre. L'état sauvage de la région où elles sont construites, la difficulté de voyager dans ces endroits, leur position exposée, etc., rendent leur entretien plus difficile. De plus, il a fallu placer les stations de réparation plus rapprochées les unes des autres, y mettre un personnel plus nombreux, et aussi l'isolation complète des réparateurs et opérateurs engagés sur ces lignes a nécessité de donner, comme compensation à ces employés, des salaires plus élevés.

Cependant, c'est une grande satisfaction pour le ministère de pouvoir faire rapport que toutes ses lignes télégraphiques, durant l'année en revue, ont été entretenues et mises en opération d'une manière assez parfaite, quoiqu'il y a tendance à une diminution dans les recettes de la ligne du Yukon. Cette réduction est due en grande partie aux lignes terrestres et aux câbles sous-marins que le gouvernement des Etats-Unis à fait construire, pour le service de ses signaux, dans l'Alaska. On y voit une série de lignes terrestres depuis Nome jusqu'à Valdez, et un système de câbles sous-marins, mettant en communication tous les points importants du sud-est de l'Alaska avec le réseau télégraphique des Etats-Unis. Une grande partie des dépêches qui, avant la construction et l'achèvement du système des Etats-Unis étaient envoyée par notre ligne du Yukon, passe maintenant par les autres lignes, comme on peut le constater par le nombre de messages expédiés par elles durant l'année passée, et dont le chiffre s'est élevé à 131,630.

Dans le cas des lignes télégraphiques des Etats-Unis, aussi bien que dans notre cas, les communications de l'Alaska sont loin de constituer un placement payant ; et dans son rapport pour l'année 1905, le Secrétaire de la Guerre déclare qu'en réalité le coût du fonctionnement et de l'entretien de leur ligne est actuellement et sera encore, pour des années, de beaucoup plus élevé que les recettes. Dans ses remarques, au sujet de l'avenir de ces lignes, le Secrétaire de la Guerre prétend qu'aucune compagnie privée ne peut maintenir et faire fonctionner efficacement les lignes sur terre ferme.

Il est fait mention aussi, dans ce rapport, que le prix élevé de l'entretien de ces lignes est un peu moindre qu'il le serait autrement, par le fait que tout le système des communications télégraphiques de l'Alaska est placé sous le contrôle du corps d'armée qui s'occupe du service des signaux, et que les employés en charge des stations reçoivent le petit salaire de $13 a $54 par mois avec les rations, dans une région où les journaliers gagnent de $4.50 à $10 par jour, et dans certains cas la pension comprise, et où les ouvriers habiles gagnent de $10 à $15 par jour. Malheureurement, nous ne sommes pas aussi favorisés au point de vue du petit salaire de notre personnel, et si le gouvernement des Etats-Unis était obligé d'engager ses hommes en champ ouvert, au lieu de les recruter dans les rangs de leur armée régulière, l'état de leur feuille de dépenses serait encore moins favorable. Dans la conclusion de leur rapport, il est énoncé que dans le cas de vente ou de transfert de leurs lignes à des particuliers, les taux des messages seraient inévitablement haussés.

Le rapport du surintendant général de notre service de télégraphe contient, comme les noms, les sites et le nombre des stations, ainsi que les noms et les salaires des surintendants, réparateurs, opérateurs, etc., avec l'endroit et la longueur des lignes et des câbles, et les états financiers comprenant les revenus et les dépenses.

ARPENTAGE DU CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

Dans une annexe séparée de ce volume on trouvera un rapport de M. Arthur St-Laurent, ingénieur en charge de cet arpentage, démontrant les progrès faits durant l'année en revue. Ce rapport accompagné d'annexes contenant les comptes rendus de chacun des ingénieurs en charge de district, placés sous son contrôle, donne des informations importantes et complètes au sujet de l'organisation de l'arpentage, et des progrès des travaux que l'on s'attend de terminer dans le cours de l'année prochaine. Je n'entreprendrai pas de faire une revue du rapport de M. St Laurent, car il faut le parcourir en entier pour bien comprendre la nature des travaux exécutés jusqu'à présent. C'est un exposé clair et concis qui, sans arriver encore à aucune conclusion, permet au lecteur de réaliser le montant considérable d'ouvrage fait sur le terrain exploré, ainsi que l'exactitude des renseignements fournis par l'arpentage. Les ingénieurs employés ont été choisis parmi les plus compétents du pays, et l'on peut se glorifier qu'ils soient le produit de l'enseignement et de l'expérience canadiens, ayant étudié aux écoles du Canada. Ils sont certainement en position de se rendre maîtres de toutes les difficultés que présente cet ouvrage important.

COMMISSIONS.

Les rapports des voies de transport et des voies d'eau limitrophes sont publiés séparément ; ils ne forment pas partie de ce volume, quoiqu'ils soient considérés comme des annexes proprement dites de ce rapport.

Avec le rapport soumis au ministre en décembre dernier, par la commission des voies de transport, on peut considérer comme achevés les travaux entrepris par les membres de cette commission. Il ne rentre pas dans mes attributs de faire plus que de mentionner sa présentation, vu que probablement ce rapport sera publié en même temps que le mien vous parviendra.

Parmi les nombreux renseignements fournis par la commission, il y a certaines recommandations qui touchent à des sujets politiques et qui formeront la matière de discussions intéressantes, lorsque le rapport sera soumis à la Chambre des Communes. Quant à savoir si toutes ces recommandations seront considérées acceptables, c'est une question qui sera décidée plus tard, mais qu'on les accepte ou non, leur présentation dans le rapport est faite de manière à concentrer l'intérêt général sur cette discussion, dont le résultat sera d'un grand avantage pour les questions importantes qui seront traitées. A l'époque de la rédaction de mon rapport, la commission était composée de M. Reford, président, M. J. A. Ashdown, membre, et M. C. N. Bell, secrétaire ; le premier président, M. John Bertram, ainsi que le secrétaire français, M. Perrault, étant morts dans le cours de l'année précédente ; ce dernier ne fut pas remplacé.

Une autre des annexes de ce rapport, que l'on publiera séparément, est l'exposé progressif de la commission des voies d'eau limitrophes, établie en janvier 1905.

Des sujets de grande importance ont été et seront soumis à l'étude de cette commission, mais les limites de ses travaux ont été quelque peu restreintes par le gouvernement des Etats-Unis qui réclame que les questions à examiner doivent se borner aux eaux absolument adjacentes à la ligne de frontière entre les Etats-Unis et le Canada. La position prise par le Canada, et par la commission, a été clairement démontrée dans un mémoire que vous avez présenté au conseil, et qui a été communiqué au gouvernement des Etats-Unis. Mais afin de permettre de prendre en considération certains autres sujets très importants, la section canadienne de la commission a eu la permission de procéder, pour le présent, à l'étude des questions, suivant les vues du gouvernement des Etats-Unis, avec l'entente qu'à la prochaine session du Congrès, une loi serait passée pour étendre les pouvoirs de la commission dans le sens indiqué par le Canada.

Le rapport intérimaire de la commission contient tous les ordres en conseil et les diverses correspondances entre les sections américaines et canadiennes de la commission, ainsi qu'avec le Secrétaire d'Etat des Etats-Unis, relativement aux pouvoirs de la commission. Il renferme aussi les procès-verbaux et les minutes des assemblées, et aussi les travaux de la commission concernant l'utilisation des eaux limitrophes aux deux points les plus importants des deux pays, savoir : Sault-Ste-Marie et Niagara. Ce dernier endroit est l'objet d'une attention remarquable dans toute la partie septentrionale du continent américain ; et l'on réclame que l'on doit considérer que les chutes, au point de vue scénique et pittoresque, méritent d'être conservées intactes, même en tenant compte des avantages énormes qu'offrent au commerce les pouvoirs d'eau que l'on a commencé a exploiter depuis quelques années.

DIVERS.

En outre des matières ci-dessus mentionnées, on trouvera, comme d'habitude, attachées à ce rapport les autres annexes, au complet, contenant les achats et les ventes des propriétés, les locations des terrains au et par le ministère, l'adjudication des contrats, le personnel de la galerie des arts, etc., etc., toutes offrant une lecture intéressante.

Avant de terminer ce rapport, je peux affirmer que j'ai lieu de croire que, dans le cours de l'été prochain, en pourra publier le rapport du ministère, couvrant une période des vingt dernières années. J'ai travaillé à cette revue depuis quelque temps, et certaines parties sont complétées, tandis que les autres, qui restent, le seront bientôt.

Je dois rendre le témoignage de la plus grande satisfaction à tous les employés de ce ministère pour leur assistance et leur concours si habiles dans l'exécution des travaux très importants qui leur ont été confiés, ainsi que pour l'aide qu'ils m'ont donnée à moi-même, pendant le présent exercice financier. Je dois ajouter que tous méritent des louanges pour la manière dont ils se sont acquittés de leurs devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur

A. GOBEIL,

Sous-ministre.

PARTIE II

RAPPORT DU COMPTABLE

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 30 JUIN 1905

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,
BUREAU DU COMPTABLE,
OTTAWA, le 20 janvier 1906.

M. A. GOBEIL,
Député-ministre,
Ministère des Travaux Publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel concernant les dépenses encourues par ce ministère, durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905. Ce rapport comme ceux des années précédentes, se compose des trois états tabulaires suivants, savoir :—

Etat A, indiquant les sommes déboursées pour la construction et la réparation des travaux, séparément, et pour chaque province, la dépense totale pour le personnel et l'entretien des différents édifices publics.

Etat B, subsidiaire à l'état précédent, indiquant les sommes déboursées pour chaque édifice séparément pour loyer, salaires, chauffage, etc.

Etat C, indiquant les sommes prêtées par le gouvernement pour la construction de travaux semi-publics, en vertu d'actes spéciaux du Parlement, et après examens par les officiers du ministère.

Le chenal des navires du Saint-Laurent a été transféré à un autre ministère, le 1er de juillet 1904, et, quoique ce travail fut un des plus considérables sous le contrôle de ce ministère, les dépenses pour l'exercice financier de 1904-05, accusent une augmentation de 27 p. 100 sur celles de l'exercice précédent, savoir :—

Dépense totale en 1904-05	$8,304,009 77
" " 1903-04	6,492,273 52
Augmentation	$1,811,736 25

Après examen de l'état A, nous verrons que les principales augmentations concernant les édifices publics sont imputables aux travaux suivants, savoir :—

Palais de justice à Edmonton et à Prince Albert.
Hôtels des douanes à Halifax, Montréal et Toronto.
Salles d'exercice militaires à Woodstock, N.-B., Québec, Qué., Brantford, Cobourg, Hamilton, London, Stratford, Saint-Catherine et Woodstock, Ont., et Rossland, C.-B.
Edifices de l'immigration à Halifax, Quebec, (y compris l'hôpital pour le traitement de la trachôme) et Winnipeg.
Bureaux de poste (succursales) et système pneumatique de distribution à Montréal et Toronto.
Bureaux de poste à Ottawa et Winnipeg
Quarantaines à Saint-Jean, N.-B., Québec, Qué., et Williams Head, C.-B.
L'observatoire astronomique, annexe à l'édifice ouest, annexe à l'imprimerie nationale, améliorations aux édifices du Parlement, nouvelle boutique des travaux publics et l'hôtel de la monnaie, Ottawa.

Dans les dépenses pour havres et rivières, l'augmentation semble être répartie également dans chaque province ; les principaux travaux dignes de mention sont :—

Québec, Qué., Collingwood, Fort William et Port Arthur, Ont., et l'arpentage et relevé de plans du canal de la Baie Georgienne ; ce dernier est entré dans l'état A sous la rubrique 'Divers'.

Qu'il me soit permis de faire remarquer que quelques petits changements faits dans l'organisation et une légère augmentation du personnel ont eu pour effet d'augmenter considérablement l'efficacité de ce bureau :—

——	Nombre de chèques émis.	Montant.
		$ cts.
Paiements directs par chèques du ministère—		
Emis par le bureau du comptable, à Ottawa	46,340	4,491,676 63
" les agences du ministère	9,058	645,280 73
Total des chèques	55,398	5,136,957 36
Paiements faits par chèques émis par le receveur général pour travaux sous contrats, etc., audités avant paiement, et faits sur demandes du comptable	746	3,167,052 41
Dépense totale		8,304,009 77

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. G. KINGSTON,
Comptable.

ÉTAT DES DÉPENSES

DURANT

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 30 JUIN 1905

ETAT A.—Indiquant les sommes déboursées par le ministère des Travaux publics du Canada, durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste	1,689 30	19 20		1,708 50
Annapolis "		101 69		101 69
Antigonish "	642 97	18 26		661 23
Baddeck "		5 00		5 00
Canso "	246 74			246 74
Dartmouth "		29 82		29 82
Digby "	797 17	35 90		833 07
Glace-Bay "	6,600 00			6,600 00
Guysboro' "		40 27		40 27
Halifax, bureau de l'asst. Rec. général		65 00		65 00
" douane	71,963 71			71,963 71
" édifice public		5,819 39		5,819 39
" bâtisse de l'immigration	11,008 10	1,974 73		12,982 83
" quarantaine	3,214 70			3,214 70
Kentville, bureau de poste		23 00		23 00
Liverpool "		40 71		40 71
Lunenburg "		60 58		60 58
Middleton, dépôt d'armes	201 69			201 69
Nappan, ferme expérimentale	300 52	100 81		401 33
New-Glasgow, bureau de poste		82 75		82 75
Sydney-Nord "	3,167 40	434 09		3,601 49
" quarantaine		320 09		320 09
Pictou, douane		996 09		996 09
" bureau de poste		1,267 26		1,267 26
" quarantaine		521 75		521 75
Shelburne, bureau de poste	20 00			20 00
Springhill "		77 80		77 80
Sydney "	16,553 78	70 63		16,624 41
Sydney-Mines "	14,138 59			14,138 59
Truro "	102 73			102 73
Windsor "	28 90			28 90
Yarmouth "	2,592 25	59 88		2,652 13
Chauffage, éclair., eau, etc., pour tous les édifi. de la Nouv.-Ecosse (pour détails voir p. 30)			31,313 03	31,313 03
Totaux, Nouvelle-Ecosse	133,268 55	12,164 70	31,313 03	176,746 28
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice public	8,948 24	883 88		9,832 12
Montague, bureau de poste		9 74		9 74
Souris "	1,107 11			1,107 11
Summerside "		168 86		168 86
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de l'Ile du Prince-Edouard (pour détails voir page 30)			6,062 01	6,062 01
Totaux, Ile du Prince-Edouard	10,055 35	1,062 48	6,062 01	17,179 84
Nouveau-Brunswick				
Bathurst, bureau de poste	1,165 15			1,165 15
Campbellton "	7,949 11			7,949 11

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin.				
Carleton (Saint-Jean), bureau de poste......	....	141 41	....	141 41
Chatham, bureau de poste...........	....	256 36	....	256 36
Dalhousie "	....	43 36	....	43 36
Dorchester, douane...........	....	25 80	....	25 80
Frédéricton, bureau de poste...........	....	286 82	....	286 82
" salle d'exercices militaires......	3,839 66	....	....	3,839 66
Marysville, bureau de poste...........	....	110 40	....	110 40
Moncton "	....	285 81	....	285 81
Newcastle "	....	179 98	....	179 98
Partridge-Island, quarantaine...........	52,795 76	....	....	52,795 76
Portland (Saint-Jean), bureau de poste.....	....	75 00	....	75 00
Richibucto, bureau de poste...........	5,122 73	11 90	....	5,134 63
Saint-Jean, douane...........	....	1,794 98	....	1,794 98
" bâtisse de l'immigration.........	1,747 95	....	....	1,747 95
" bureau de poste...........	....	763 33	....	763 33
" caisse d'épargnes...........	....	126 17	....	126 17
Saint-Stephen, bureau de poste...........	....	343 50	....	343 50
Sussex, dépôt d'armes...........	....	3 00	....	3 00
" bureau de poste...........	....	234 08	....	234 08
Tracadie, Lazaret...........	1,315 00	619 62	....	1,934 62
Woodstock, dépôt d'armes...........	13,263 96	....	....	13,263 96
" bureau de poste...........	....	116 08	....	116 08
Chauffage, éclair., eau, etc., pour tous les édifi. du N.-B. (pour détails voir page 30.)......	....	....	28,099 73	28,099 73
Totaux, Nouveau-Brunswick.......	85,451 37	7,165 55	28,099 73	120,716 65
Provinces maritimes.				
Dépenses générales...........	....	....	1,253 20	1,253 20
Québec.				
Acton-Vale, bureau de poste...........	11,993 26	....	....	11,993 26
Aylmer "	....	116 93	....	116 93
Berthierville "	....	128 19	....	128 19
Buckingham "	....	419 60	....	419 60
Chicoutimi "	3,280 33	....	....	3,280 33
Coaticook "	....	77 10	....	77 10
Drummondville "	....	47 42	....	47 42
Granby "	999 97	18 75	....	1,018 72
Grosse-Isle, quarantaine...........	20,900 00	....	....	20,900 00
Fraserville, bureau de poste...........	....	1,179 69	....	1,179 69
Hochelaga "	1,612 13	61 91	....	1,674 04
Hull "	....	362 00	....	362 00
Joliette "	1,810 87	83 23	....	1,894 10
Lachine "	....	533 24	....	533 24
Lachute "	1,206 80	....	....	1,206 80
Laprairie "	....	467 71	....	467 71
L'Assomption "	....	660 17	....	660 17
Lévis, quarantaine des animaux...........	....	140 86	....	140 86
" bureau de poste...........	2,445 69	311 50	....	2,757 19
Longueuil "	6,217 30	....	....	6,217 30
Montmagny "	2,349 60	16 10	....	2,365 70
Montréal, douane...........	5,170 68	....	....	5,170 68
" entrepôt de vérification...........	31,917 26	110 37	....	32,027 63
" bureau de l'immigration...........	71 65	....	....	71 65
" revenu de l'intérieur...........	2,167 50	413 98	....	2,581 48
" bureau de poste...........	5,027 28	3,850 24	....	8,877 52
" " force motr. p. élévateurs.	....	....	2,717 70	2,717 70

PARTIE II—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.				
Montréal, système de tubes pneumatiques entre le bur. de poste principal	42,106 36	....	....	42,106 36
" et la succursale de la rue Sainte-Catherine	50,116 89	....	....	50,116 89
Québec, citadelle, quartiers du gouv. général	....	2,250 48	....	2,250 48
" bureau du commis des travaux	....	215 34	....	215 34
" " des inspecteurs de bois	....	267 65	....	267 65
" douane	....	1,700 16	....	1,700 16
" salle d'exercices militaires	20,220 64	....	....	20,220 64
" entrepôt de vérification	....	933 85	....	933 85
" bureau de la marine, quai du Roi	669 90	612 07	....	1,281 97
" bâtiment de l'immigration, levée Louise	12,063 20	....	....	12,063 20
" hôpital pour traitement de la trachoma	27,438 50	....	....	27,438 50
" observatoire	....	1,282 33	....	1,282 33
" bur. de poste	....	4,147 32	....	4,147 32
" " force motrice p. élévateur	....	....	200 00	200 00
" bâtiments militaires :—				
" arsenal	224 85	....	....	224 85
" ateliers de l'artillerie	199 45	....	....	199 45
" fonderie	3,184 75	....	....	3,184 75
" Saint-Roch, bureau de poste	....	1 00	....	1 00
Peribonka, bâtiment de l'immigration	....	84 42	....	84 42
Richmond, bureau de poste, etc	....	239 10	....	239 10
" " "	....	25 64	....	25 64
Roberval, bâtiment de l'immigration	....	55 78	....	55 78
Sherbrooke, salle d'exercices militaires	309 00	....	....	309 00
" bureau de poste, etc	1,999 89	142 22	....	2,142 11
Sorel, bureau de poste, etc	....	601 61	....	601 61
Saint-Henri, bureau de poste	....	365 01	....	365 01
Saint-Hyacinthe, salle d'exercices militaires	14,994 40	....	....	14,994 40
" bureau de poste, etc	13,699 77	190 23	....	13,890 00
Saint-Jérôme, bureau de poste, etc	....	85 43	....	85 43
Saint-Jean " "	2,626 29	60 00	....	2,686 29
Saint-Louis du Mile-End, bureau de poste	16,001 65	....	....	16,001 65
Terrebonne, bureau de poste, etc	6,339 41	....	....	6,339 41
Thetford-Mines "	7,674 35	....	....	7,674 34
Trois-Rivières, douane	2,914 95	....	....	2,914 95
" salle d'exercices militaires	3,174 97	....	....	3,174 97
" bureau de poste	2,733 45	....	....	2,733 45
Valleyfield, bureau de poste, etc	25,928 36	40 35	....	25,968 71
Victoriaville "	....	818 97	....	818 97
Farnham-Ouest "	....	12 60	....	12 60
Québec, dépenses générales	....	....	2,068 91	2,068 91
Chauffage, éclairage, eau, etc., pr tous les édifices de Québec (pour détails *voir* page 32)	....	....	92,706 29	92,706 29
Totaux, Québec	346,549 02	28,372 88	97,692 90	472,614 80
Ontario.				
Alexandria, bureau de poste, etc	10,055 86	....	....	10,055 86
Almonte "	....	43 42	....	43 42
Amherstburg "	....	115 94	....	115 94
Arnprior "	....	286 80	....	286 80
Barrie "	....	6 25	....	6 25
Belleville "	....	1,117 67	....	1,117 67
Berlin "	2,716 67	66 60	....	2,783 27
Bowmanville "	15,009 71	17 05	....	15,026 76
Brampton "	....	22 25	....	22 25
Brantford, salle d'exercices militaires	19,937 85	....	....	19,937 85

Partie II.—Etat A.—Dépenses—*Suite*.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite*.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.				
Brantford, bureau de poste, etc	2,948 18	19 90		2,968 08
Bridgburg "	8,026 72			8,026 72
Brockville "	4,323 96	191 37		4,515 33
" salle d'exercices militaires		15 15		15 15
Burford "	12,460 31			12,460 31
Carleton-Place, bureau de poste, etc		3 00		3 00
Cayuga "		52 43		52 43
Chatham, dépôt d'armes	10,575 59			10,575 59
" bureau de poste, etc	2,100 40	95 80		2,196 20
Clinton "	1,515 16	112 75		1,627 91
Cobourg, dépôt d'armes	20,014 62			20,014 62
" bureau de poste, etc		1,232 31		1,232 31
Collingwood "		222 50		222 50
Cornwall "		93 50		93 50
Deseronto "	595 00	72 71		667 71
Fort-William "	6,070 23	22 45		6,092 68
Galt "		421 34		421 34
Gananoque "		48 75		48 75
Goderich "		81 35		81 35
Guelph, dépôt d'armes	369 06			369 06
" bureau de poste, etc	13,969 05	3 00		13,972 05
Hamilton, salle d'exercices militaires	30,148 47			30,148 47
" entrepôt de vérification	1,281 13			1,281 13
" bur. de poste, etc		6,312 14		6,312 14
" " force motrice pr élévat.			36 00	36 00
Hawkesbury, bureau de poste, etc	4,438 53			4,438 53
Ingersoll "		41 55		41 55
Kenora "	19 90			19 90
Kingston, douane		512 79		512 79
" écuries de la batterie de campagne	173 76			173 76
" collège militaire	8,671 42			8,671 42
" bureau de poste		551 16		551 16
Lindsay "		31 64		31 64
London, douane		376 84		376 84
" salle d'exercices militaires	96,048 36			96,048 36
" magasins militaires	261 66			261 66
" bureau de poste	10,082 85	612 07		10,694 92
Napanee "		517 44		517 44
Niagara-Falls, bureau de poste, etc		753 07		753 07
North-Bay "	3,060 00			3,060 00
Orangeville "		22 50		22 50
Orillia "		138 97		138 97
Oshawa, bureau de poste	5,988 32			5,988 32
Ottawa, observatoire astronomique	47,819 13			47,819 13
" édifice 'Ouest'	19,244 35			19,244 35
" " des archives	12,357 65			12,357 65
" ferme expérimentale	1,892 18	4,644 63		6,536 81
" imprimerie nationale	33,826 18			33,826 18
" chem. des amoureux, mur de soutèn.	10,007 30			10,007 30
" parc Major			8,236 80	8,236 80
" gallerie des arts	6,231 00		540 00	6,771 00
" entrepôt du charbon	203 00			203 00
" boutique (nouvelle)	45,086 93			45,086 93
" édifices du parlement	28,625 14			28,625 14
" pavage en face des édifices du parlement	9,891 18			9,891 18
" bureau de poste	79,998 12			79,998 12
" Rideau-Hall	11,598 75	24,573 29		36,172 04
" Rideau - Hall, t errains, $5,623.28; neige, $1,449.41; combustible et lumière, $8,000; gardien, 547.50			15,620 19	15,620 19
" hôtel de la monnaie	49,936 43			49,936 43
" musée Victoria	18,480 33			18,480 33

PARTIE II—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.				
Ottawa, terrains du parlement			11,522 88	11,522 88
" divers : foree motr. p. elevateurs, etc.			3,649 37	3,649 37
" " enlèvement de la neige			3,599 05	3,599 05
" " réparations et meubles		237,887 22		237,887 22
" " service téléphonique			14,672 29	14,672 29
Paris, bureau de poste, etc.		40 00		40 00
Pembroke "		1,962 65		1,962 65
Peterboro', salle d'exercices militaires	10,130 80			10,130 80
" douane		39 98		39 98
" bureau de poste	3,000 00	127 64		3,127 64
Pétrolia " etc		10 70		10 70
Picton "		30 61		30 61
Port-Arthur, bâtisse de l'immigration		10 00		10 00
" bureau de poste, etc		600 10		600 10
Port-Colborne "	1,267 75	13 56		1,281 31
Port Hope "		491 32		491 32
Prescott "		157 78		157 78
Sandwich "	1,963 25			1,963 25
Sarnia "	1,713 08			1,713 08
Sault Sainte-Marie "	27,519 42			27,519 42
Simcoe "	2,204 93			2,204 93
Smith's-Falls "		38 36		38 36
Stratford, salle d'exercices militaires	25,972 73			25,972 73
" bureau de poste, etc		559 54		559 54
Strathroy "		40 96		40 96
Ste-Catherine, salle d'exercices militaires	63,818 60			63,818 60
" bureau de poste, etc		101 97		101 97
Saint-Thomas "		120 95		120 95
Toronto, bureau de l'asst. rec. général		889 70		889 70
" casernes	102 00			102 00
" douanes	436 35	1,394 34		1,830 69
" salle d'exercices militaires	752 27	16 80		769 07
" entrepôt de vérification	34,748 87	1,350 16		36,099 03
" bureau de poste	10,584 66	4,873 63		15,458 29
" " systéme de tub. pneumatiq.	8,227 62			8,227 62
" " force motrice p. élévateurs		501 18		501 18
" bureau de poste "A"		961 02		961 02
" " "B"		48 49		48 49
" " "C"	1,100 00	635 40		1,735 40
" " "F"	14,859 10			14,859 10
Toronto-Junction, bureau de poste	17,824 29			17,824 29
Trenton, bureau de poste, etc		56 35		56 35
Walkerton "		261 83		261 83
Windsor "		164 19		164 19
Wingham "	8,816 92			8,816 92
Woodstock "		391 27		391 27
" salle d'armes	23,345 93			23,345 93
Ontario, divers			1,292 93	1,292 93
Chauffage, éclair. eau, etc., pour tous les édifi. d'Ontario (pour détails, voir page 34)			291,292 87	291,292 87
Totaux, Ontario	924,429 11	296,748 80	350,963 56	1,572,141 47
Manitoba.				
Brandon, salle d'exercices militaires	3,375 07			3,375 07
" ferme expérimentale	1,040 51	863 89		1,904 40
" bâtisse de l'immigration		237 65		237 65
Brandon, bureau de poste, etc.		2,769 07		2,769 07
Dauphin, bâtisse de l'immigration		110 00		110 00
Emerson, quarantaine des animaux	975 00			975 00
" douane		270 50		270 50

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Fin.				
Selkirk, bureau de poste	2 70			2 70
Stonewall, bâtisse de l'immigration		246 00		246 00
Portage-la-Prairie, bureau de poste		227 44		227 44
Virden, salle d'exercices militaires	4,702 10			4,702 10
Winnipeg, douane		2,638 78		2,638 78
" bureau des terres de la couronne		569 15		569 15
" entrepôt de vérification		405 15		405 15
" bâtisse de l'immigration	83,843 19	607 01		84,450 20
" édifices militaires— magasins	4,128 42			4,128 42
" poudrière	3,051 16			3,051 16
" quartiers des sous-officiers	137 48			137 48
" pavage	4,948 60			4,948 60
" bureau de poste		6,412 89		6,412 89
" " force motr. p. élévateurs			36 37	36 37
" " nouvelle bâtisse	187,340 37			187,340 37
Manitoba, divers			149 11	149 11
Chauffage, éclair., eau, etc., pour tous les édific. du Manitoba (pour détails, voir page 34)			24,430 98	24,430 98
Totaux, Manitoba	293,544 60	15,357 53	24,616 46	333,518 59
Territoires du Nord-Ouest.				
Battleford, bureau des terres		571 15		571 15
Calgary, palais de justice, etc.		454 00		454 00
" bâtisse de l'immigration		202 52		202 52
" bureau de poste, etc.	947 87	92 36		1,040 23
Carnduff, palais de justice		300 77		300 77
Craik, bâtisse de l'immigration	1,025 55			1,025 55
Davidson "		129 86		129 86
Edmonton, palais de justice		35 75		35 75
" bur. des terres et d'enregistrement		975 72		975 72
" bâtisse de l'immigration		21 40		21 40
" prison	34,999 80			34,999 80
" bureau de poste		43 75		43 75
Indian-Head, ferme expérimentale		840 34	7 80	848 14
Lac-aux-Canards, bâtisse de l'immigration		45 00		45 00
Lethbridge, palais de justice et douane		112 10		112 10
" bâtisse de l'immigration	957 20	26 85		984 05
" bureau de poste		34 20		34 20
Lloydminster, bâtisse de l'immigration	2,512 46	16 00		2,528 46
Macleod, palais de justice	1,572 00	779 25		2,351 25
Medicine-Hat "		379 08		379 08
Moose-Jaw, bureau de poste	7,732 59			7,732 59
Moosomin, palais de justice	[illegible] 89			517 89
Prince-Albert, palais de justice et bur. de poste	39,516 87			39,516 87
" bur. des terres et d'enregistr.		76 95		76 95
" bâtisse de l'immigration		24 00		24 00
Qu'Appelle " "	462 45			462 45
Quarant. des animaux, corrails de diff. points.	11,614 04			11,614 04
Red Deer, palais de justice et bureau des terres	7,537 14			7,537 14
Régina, palais de justice		491 32		491 32
Régina, bureau des terres et d'enregistrement		1,748 18		1,748 18
" bâtisse de l'immigration	1,739 87			1,739 87
" résidence du lieut.-gouverneur	1,051 91	1,657 59		2,709 50
Régina, casernes de la police à cheval	2,930 00			2,930 00
" bureau de poste		1,189 93		1,189 93
Rosthern, bâtisse de l'immigration		84 00		84 00
altcoats " "		142 40		142 40

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et meubles.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Territoires du Nord-Ouest—Fin.				
Saskatoon, bureau de poste	2,067 55			2,067 55
Strathcona, bâtisse de l'immigration		183 25		183 25
Wolseley, palais de justice		242 90		242 90
Yorkton, palais de justice et prison		701 96		701 96
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices des territoires du N.-O. (pour détails voir page 35)			24,973 27	24,973 27
Totaux, Territoires du Nord-Ouest	117,045 19	11,570 38	24,973 27	153,768 84
Colombie-Britannique.				
Agassiz, ferme expérimentale	900 36	58 43		958 79
Atlin, bureau de poste		53 70		53 70
Fernie, bureau de poste	190 05			190 05
Gateway, quarantaine des animaux	731 25			731 25
Huntingdon, douane		407 21		407 21
Kamloops, bureau de poste		585 65		585 65
Midway, quarantaine des animaux	583 75			583 75
Nanaimo, bureau de poste	12,073 68	167 25		12,240 93
Nelson, quarantaine des animaux	1,058 20			1,058 20
" bureau de poste		401 98		401 98
New-Westminster, bureau de poste		204 41		204 41
Rossland, bureau de poste, etc	1,767 87			1,767 87
" dépôt d'armes	21,212 03			21,212 03
Vancouver, douane		864 14		864 14
" entrepôt de vérification		26 75		26 75
" bureau de poste	2,608 86			2,608 86
" bureau de poste (bâtisse neuve)	1,822 04			1,822 04
Victoria, vieil édifice de la douane		3,178 58		3,178 58
" salle d'exercice militaire	368 50			368 50
" hôpital de la marine		5 00		5 00
" bureau de poste	947 70	1,560 28		2,507 98
" bur. de poste (force mot. p. élévat.)			218 12	218 12
" bureau de poste (vieille bâtisse)		189 74		189 74
Williams'-Head, quarantaine	19,500 00		387 50	19,887 50
Colombie-Britannique, divers			159 57	159 57
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de la Colombie-Britannique (pour détails voir page 36)			26,767 90	26,767 90
Totaux, Colombie-Britannique	61,155 43	10,311 98	27,533 09	99,000 50
Territoire du Yukon.				
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les	5,368 37	697 21		6,065 58
édifices du Territoire du Yukon (pour détails voir page 36)			91,063 08	91,063 08
Totaux, Territoire du Yukon	5,368 37	697 21	91,063 08	97,128 66
Edifices publics, divers.				
Salaires des com. des trav. et des assistants			12,177 36	12,177 36
Impressions, papeterie, instruments et frais de voyage, etc			11,169 46	11,169 46
Totaux, édifices publics			23,346 82	23,346 82

PARTIE II.—ÉTAT A —DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.					
Abram's River		118 73			118 73
Advocate Harbour		1,724 22			1,724 22
Apple River, quai		19 81			19 81
Bailey Brook, quai		1,471 46			1,471 46
Barachois		1,499 80			1,499 80
Barrington Passage	483 72	1,999 90			2,483 62
Bass River, quai			1,200 03		1,200 03
Battery Point quai		2,062 21			2,062 21
Bayfield			4,147 06		4,147 06
Bear Cove		77 67			77 67
Beckerton		2,192 03			2,192 03
Belliveau Cove			576 91		576 91
Big Harbour (Port Bevis)		3,989 38			3,989 38
Big Pond		7,900 00			7,900 00
Boularderie Centre		349 87			349 87
Breton Cove		6,003 04			6,003 04
Broad Cove Marsh			999 85		999 85
Cap Sable, île du, 'East End'		2,606 17			2,606 17
Caribou, île de		1,224 44			1,224 44
Chegoggin, jetée		1,498 58			1,498 58
Cheticamp (havre de l'est)	2,395 64				2,395 64
Cheticamp, Pointe		13,093 96			13,093 96
Cheverie, brise-lames			800 02		800 02
Church Point			2,100 00		2,100 00
Clam Harbour			287 10		287 10
Clark's Harbour		2,993 40			2,993 40
Country Harbour		140 66			140 66
Cow Bay (Porte Morin)			12,695 09		12,695 09
Cow Bay Run, brise-lames		2,000 00			2,000 00
Cribbin's Point			2,127 22		2,127 22
Cunningham's Point		103 58			103 58
D'Escousse, quai			899 78		899 78
Devils Island		4,144 28			4,144 28
Digby jetée			1,440 60		1,440 60
East Chezzetcook		4,093 24			4,093 24
East Jeddore, quai		928 07			928 07
Eatonville			174 26		174 26
Economy, quai		1,000 00			1,000 00
Finlay's Point, quai		984 51			984 51
Forbes Point			241 80		241 80
Fort Lawrence, jetée		12,798 50			12,798 50
Freeport		5,034 92			5,034 92
French Village		2,037 67			2,037 67
Fruids Point, quai		59 40			59 40
Gabarus		2,032 44			2,032 44
Georgeville, quai		1,999 62			1,999 62
Grand Etang, havre		52 75			52 75
Grand Narrows, quai			1,435 49		1,435 49
Grand River		485 35			485 35
Granite Village		782 64			782 64
Green Cove		492 50			492 50
Grosses Coques			1,917 70		1,917 70
Gull Island		1,580 96			1,580 96
Halifax bassin de radoub				10,000 00	10,000 00
Habitant River (Canning)		944 82			944 82
Hall's Harbour		1,140 52			1,140 52
Hampton		1,198 06			1,198 06
Hantsport			400 00		400 00
Harrigan's Cove		1,208 02	39 84		1,247 86
Iona, quai		12,078 92			12,078 92
Indian Harbour		1,160 50			1,160 50
Irish Cove			1,000 04		1,000 04
Island Point, quai			568 92		568 92

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Janvrin's île		1,974 82			1,974 82
Kingsport		163 01			163 01
L'Ardoise, brise-lames		18,583 00			18,583 00
Larry's-River "		3,382 52			3,382 52
Lingan, travaux de protection		999 98			999 98
Litchfield		3,000 00			3,000 00
Little-Brook			2,000 13		2,000 13
Little-Harbour (ou Pte Arnold)		401 05			401 05
Little-Judique		985 63			985 63
Liverpool	562 12		50 00		612 12
Livingston, anse			2,211 30		2,211 30
Lockeport	959 63		924 73		1,884 36
Longue Pointe		1,830 96			1,830 96
McKay's-Point, quai		5,637 30			5,637 30
McNair, anse		5,221 09			5,221 09
Mabou, quai		998 18			998 18
Mabou, havre	7,269 82				7,269 82
Malagawatch		300 00			300 00
Malagash		10 41			10 41
Main-à-Dieu, brise-lames		296 49			296 49
Malignant, anse		2,813 95			2,813 95
Margaree, havre		1,247 96			1,247 96
Margaree, île		47 91			47 91
Margaretville			2,586 06		2,586 06
Melborne, quai		25 38			25 38
Meteghan (anse)		2,000 00			2,000 00
Meteghan, rivière			333 16		333 16
Middle-East-Pubnico		3,531 67			3,531 67
Middle-River		999 87			999 87
Mill-Cove		27 47			27 47
Monks-Head			179 78		179 78
Morden			49 99		49 99
Musquodoboit		74 26			74 26
Neil's-Harbour, brise-lames		952 79			952 79
New Campbellton (Kelly's Cove)		182 46			182 46
Newellton			836 56		836 56
Newport Landing		1,685 74			1,685 74
Noel			1,006 54		1,006 54
North Gut, St. Anns (Morrison's Point)		1,991 38			1,991 38
North River, St. Anns			331 40		313 40
North Sydney	7,479 23				7,479 23
Ogden's Pond		499 86			499 86
Ogilvie		1,870 30			1,870 30
Oyster Pond		449 69			449 69
Parrsboro'		3,180 15			3,180 15
Pembroke, brise-lames		4,193 55			4,193 55
Petit-de-Grat		928 64			928 64
Pickett's, jetée		2,104 62			2,104 62
Pictou Light Beach		598 83			598 83
Pictou, Barre	1,875 32				1,875 32
Pictou, quai du marché	1,598 13				1,598 13
Pleasant Bay		104 65			104 65
Plympton			1,030 58		1,030 58
Porter's, lac		4,347 29	92 78		4,440 07
Port-au-Pique		1,884 23			1,884 23
Port-Dufferin			461 16		461 16
Port-George, brise-lames		199 50			199 50
Port-Greville			6,649 08		6,649 08
Port-Hawkesbury		12,517 54			12,517 54
Port-Hood		19,942 43	1,799 86		21,742 29

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Fin.					
Port La Tour, brise-lames		2,675 96			2,675 96
Port Lorne			999 93		999 93
Port Maitland		1,465 72			1,465 72
Port Mouton			106 27		106 27
Sandy Cove, brise-lames		2,927 48			2,927 48
Saulnierville			1,999 29		1,999 29
Scott's Bay		998 84			998 84
Seaside			177 00		177 00
Sherrow's Channel	7,805 22				7,805 22
Shelburne	3,899 38				3,899 38
Short Beach		1 85			1 85
Skinner's Cove		3,225 14			3,225 14
Spry Bay, quai		1,500 00			1,500 00
Summerville		1,532 76			1,532 76
Swim's Point, quai		307 30			307 30
Sydney, quarantaine		1,673 71			1,673 71
Tenecape, brise-lames		6,800 00			6,800 00
Three Fathom Harbour		40 33			40 33
Trout Cove		389 85			389 85
Victoria Beach		60,640 23	182 39		60,822 62
Wallace			3,980 26		3,980 26
Wedge Point		2,367 47			2,367 47
West Arichat		848 40	499 97		1,348 37
West Bay, Richmond (côté sud)		1,335 00			1,335 00
West Berlin		1,304 66			1,304 66
West Chezzetcook			2,931 79		2,931 79
White Head		980 23			980 23
White's Cove		1,004 01			1,004 01
Whitewater			404 24		404 24
Windsor, havre		53 07			53 07
Whycocomagh		499 98			499 98
Wolfville			2,643 91		2,643 91
Yarmouth, havre	325 98				325 98
Yarmouth, barre de			948 32		948 32
Nouvelle-Ecosse, divers				2,977 47	2,977 47
Totaux, Nouv.-Ecosse	34,654 19	314,335 15	68,450 19	12,977 47	430,417 00
Ile du Prince-Edouard.					
Baie Fortune, brise-lames			449 04		449 04
Bay View		673 79			673 79
Beach Point		471 27			471 27
Belfast		1,749 40			1,749 40
Campbell, anse			471 09		471 09
Canoe-Cove		988 18			988 18
Cascumpec, havre			29 60		29 60
China Point		294 77			294 77
Cove-Head, havre			100 00		100 00
Georgetown	1,328 80				1,328 80
Grahams-Pond			499 90		499 90
McPherson (anse.)		2,645 58			2,645 58
Miminigash		1,438 54			1,438 54
Mink River (jetée)			300 61		300 61
Montague (Rivière)	3,283 98				3,283 98
Morell	3,107 59				3,107 59
New London		5,461 25	749 00		6,210 25
North Cardigan, jetée		279 46			279 46
Panmure Island		1,285 92			1,285 92
Pointe Prim, quai		29 32			29 32

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES —*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile-du-Prince-Edouard —Fin.					
Port-Selkirk			698 70		698 70
Richmond-Bay, Grand-River-Ferry		1,506 72			1,506 72
Rustico, brise-lames à l'île Robinson		1,457 27			1,457 27
Rustico, brise-lames, nord	738 47		191 95		930 42
St-Pierre, baie, brise-lames		193 74			193 74
Savage, havre		1,006 00			1,006 00
Souris, Knight's-Point		4,598 37			4,598 37
Summerside, havre		160 00			160 00
Tignish, brise-lames sud		42 09			42 09
West-Point			491 55		491 55
Wood-Islands	9,403 45	249 93			9,653 38
Havres, I.P.-E.—Divers			1,710 00	1,367 93	3,077 93
Totaux, Ile-du-P.-E.	17,862 29	24,531 60	5,691 44	1,367 93	49,453 26
Nouveau-Brunswick.					
Anderson's-Hollow			1,597 90		1,597 90
Bathurst			25 00		25 00
Belliveau, quai			298 93		298 93
Black-Brook (Loggieville)		3,500 24			3,500 24
Black-River, quai			303 79		303 79
Bouctouche, quai			1,885 17		1,885 17
Bouctouche, chenal		2,027 17			2,027 17
Burnt-Church			600 02		600 02
Cambellton, quai du traversier		573 93			573 93
Campbellton, prolongement et réparations du quai	620 96	41,732 90			42,353 86
Campobello (Wilson's-Beach)		1,800 00			1,800 00
Cap-Tormentin		19,998 34			19,998 34
Caraquet		31,539 00			31,539 00
Chance-Harbour		2,875 54			2,875 54
Chatham	1,957 50				1,957 50
Chockfish, prolongement de la pile de déviation		1,189 50			1,189 50
Clifton (Stonehaven)			2,499 23		2,499 23
Dalhousie, améliorat. du havre		30 42			30 42
Dipper-Harbour		4,639 65			4,639 65
Durham		146 85			146 85
Edgett's-Landing			3,000 00		3,000 00
Fox-Creek			999 80		999 80
Grand Lac, Maquapit et French-Lake	1,999 31				1,999 31
Great-Salmon-River, br.-lames, etc		183 63			183 63
Hopewell-Cape			1,999 92		1,999 92
Hopewell-Hill		691 09			691 09
L'Etang, havre			252 45		252 45
Little-Salmon-River		511 96			511 96
Lord's-Cove, Deer-Island		212 38			212 38
Mace's-Bay		349 20			349 20
Miramichi, riv. (branche nord)	4,740 00				4,740 00
Miscou, quai		3,490 30			3,490 30
Mud-Cove		491 57			491 57
Neguac	275 00				275 00
North-Head, Grand Manan, brise-lames		164 09			164 09
Partridge-Island	2,227 59		900 39		3,127 98
Petit Rocher, brise-lames		7,195 91			7,195 91

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES — *Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin.					
Pointe-du-Chêne	5,874 71		3,998 06		9,872 77
Pointe Wolfe			497 35		497 35
Quaco		1,844 11			1,844 11
Richibucto		1,002 42			1,002 42
Riv. Saitn-Jean et tributaires—					
Grand-Falls....... 573 84					
Rivière Verte...... 50 00					
Rivière aux Iroquois 225 03					
Rivière Quisibus... 183 75					
Riv. St-François... 200 00					
Riv. au Saumon.... 150 00					
Rivière Tobique.... 2,273 12					
Rivière à la Truite. 150 00					
Rivière Touladie... 200 00					
Riv. St-Jean, en haut (Saint-Hilaire)... 193 50					
Divers........... 909 34					
		5,108 58			5,108 58
Rivière Upsalquiteb		470 54			470 54
Saint-Jean, (Pointe Negro, brise-lames)		19,994 91			19,994 91
St-Jean, creusage dans le canal.	20,156 01				20,156 01
St-Jean, trav. de protection à la base du Fort-Dufferin			974 95		974 95
Shippegan, havre	10,075 47	7,755 42			17,830 89
Shippegan (quai à Lameque)		3,999 80			3,999 80
Shippegan (quai au terminus du chemin de fer Caraquet)		26 83			26 83
Traverse (Restigouche Co.)	1,564 70				1,564 70
Tynemonth-Creek		499 80			499 80
Upper-Salmon-River (jetée Alma)		1,766 50			1,766 50
Washedemoak, Lac	3,467 95				3,467 95
Westfield	362 19				362 19
Nouveau-Brunswick, divers				2,977 48	2,977 48
Totaux, Nouv.-Brunswick.	53,321 39	165,812 58	19,832 96	2,977 48	241,944 41
Québec.					
Anse à Beaufils		1,548 48			1,548 48
Anse aux Gascons		11,612 50			11,612 50
Anse aux Griffons		1,608 26			1,608 26
Anse du Cap		2,111 04			2,111 04
Anse Saint-Jean		1,191 99			1,191 99
Baie des Pères (Ville-Marie)		521 76			521 76
Baie Saint-Paul, répar. au quai du Cap aux Corbeaux			1,789 77		1 789 77
Barachois de Malbaie		4,264 41			4,264 41
Beauharnois	2,670 00				2,670 00
Belœil, piles de direction	134 00		676 68		810 68
Berthier (en bas)			791 04		791 04
Bic, quai à Pointe à Côté		5,044 59			5,044 59
Bois Brûlé, pile de déviation		1,161 02			1,161 02
Bonaventure, Est		12,722 50			12,722 50
Bromptonville		1,970 59			1,970 59
Calumet (Cie Argenteuil)	4,502 35				4,502 35
Cacouna		1,249 29			1,249 29

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Canton Fabre, lac Temiskamingue		1,329 03			1,329 03
Caplan		11,510 40			11,510 40
Cap Rouge (Gaspé)			251 90		251 90
Cap Santé			2,498 89		2,498 89
Chambord		8,066 67			8,066 67
Champlain		8,163 62			8,163 62
Charlemagne	3,104 00				3,104 00
Chateau Richer		7,160 86			7,160 86
Como	952 00				952 00
Côteau du Lac			710 75		710 75
Chicoutimi, quai			190 42	175 22	365 64
Coin-du-Banc (Gaspé)			323 53		323 53
Coteau Landing		9,001 48			9,001 48
Cross Point			99 95		99 95
Deschambault		9,828 76			9,828 76
Desjardins, île des Alumettes		10,957 42			10,957 42
D'Israëli		4,990 62			4,990 62
Doucet's Landing	20,034 42				20,034 42
Douglastown		10,349 86			10,349 86
East Templeton			1 77		1 77
English River (Riv. aux Anglais)		4,823 55			4,823 55
Escoumains		8,420 00			8,420 00
Pointe au Père, jetée débarcad.		22,115 58			22,115 58
Gatineau, Pointe			2,171 04		2,171 04
Georgeville			1,016 70		1,016 70
Graham	2,391 10				2,391 10
Grandes Bergeronnes		1,762 58			1,762 58
Grande Vallée		15,098 90			15,098 90
Grands Méchins		3,597 36			3,597 36
Grand Pabos			73 80		73 80
Grondines		7,500 57			7,500 57
Grenville	3,856 60				3,856 60
Grosse Ile, quai de la quarant'ne		1,211 48			1,211 48
Hull, quai			15 56	167 50	183 06
Ile-aux-Grues côté sud			3,181 73		3,181 73
Isle aux Noix (Rivière Barbotte)	857 76				857 76
Ile Bizard et Sainte-Geneviève, piles et travées			5,113 40		5,113 40
Ile aux Coudres			1,937 27		1,937 27
Ile Perrot			40 41		40 41
Ile Verte			800 00		800 00
Kamouraska		1,499 02			1,499 02
Knowltons Landing			60 99		60 99
Lac Labelle, quais		1,225 27			1,225 27
Lac Mégantic, quai			1,149 03		1,149 03
Lac Saint-Jean, quais en général				2,535 75	2,535 75
Lac Nominingue		2,137 20			2,137 20
Lanoraie			674 20		674 20
L'Anse à Giles		987 94			987 94
L'Anse à l'Ilot			397 20		397 20
Laprairie, brise-glace, etc		25,494 07			25,494 07
Lavaltrie		24 35			24 35
Les Eboulements		25 40			25 40
Les Ecureuils		3,396 22			3,396 22
Lévis, bassin de radoub				13,301 54	13,301 54
Le Tableau, Descente des Femmes, quai sur la riv. Saguenay		987 24			987 24
L'Ile d'Alma, enlèvem. de caill'x		995 58			995 85

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Lotbiniere		10,719 99			10,719 99
Fleuve Saint-Laurent (en bas) ;					
Anse Aspirot			100 00		100 00
Bon Desir			189 50		189 50
Brèche à Menon			25 00		25 00
Cap Chatte			90 00		90 00
Anse du Cap			197 50		197 50
Cap D'Espoir			25 00		25 00
Cap Rouge			28 15		28 15
Chlorydorme			10 75		10 75
Escoumains			300 46		300 46
Grande Rivière			150 00		150 00
Grand Pabos			100 00		100 00
Grande Tourelle			51 00		51 00
Hopetown Beach			100 00		100 00
Jersey, anse			297 60		297 60
Petit Pabos			25 00		25 00
Petite Rivière			273 25		273 25
Petite Bergeronne			824 37		824 37
Petite Tourelle			50 00		50 00
Petite Vallée			50 00		50 00
Port Daniel			99 83		99 83
Rivière Sainte-Anne			36 00		36 00
Rivière Saint-Godefroi			100 00		100 00
Saint-George de Malbaie			26 75		26 75
Madeleine, îles, brise-lames					
Anse au Moulin		23 63			23 63
Bassin		3,890 98			3,890 98
Les Meules		9,298 69			9,298 69
Pointe à Elie		6,389 89			6,389 89
Divers				394 99	394 99
Magog			3,241 13		3,241 13
Maguasha		3,695 00			3,695 00
Maria, quai			502 50		502 50
Masson		5,063 60			5,063 60
Matane			1,878 36		1,878 36
Mille Vaches		1,003 14			1,003 14
Mistook (Delisle), quai		5,001 05			5,001 05
Mont Louis		3,003 25			3,003 25
Montmagny, quai		32 96			32 96
Montmorency, chutes		6,278 82	230 00		6,508 82
Montréal, havre		74,442 69			74,442 69
Malbaie	883 99	3,081 29			3,965 28
New Carlisle		4,066 89			4,066 89
Newport, brise-lames		4,450 96	31 01		4,481 97
New Richmond, brise-lames		13,245 37			13,245 37
Nicolet, jetée			8,830 53		8,830 53
Nicolet, rivière, dragage	1,490 00				1,490 00
Notre Dame du Portage		8,043 70			8,043 70
Paspébiac, jetée		16,641 24			16,641 24
Pentecôte	5,565 12		100 00		5,665 12
Peel Head, baie de Missisquoi		1,758 34			1,758 34
Percé, quai (anse nord)		1,080 50			1,080 50
Percé, South Beach		988 45			988 45
Petites Bergeronnes			898 58		898 58
Petite Rivière Peribonka			627 76		627 76
Petit Pabos		1,326 78			1,326 78
Pierreville		8,369 61			8,369 61
Pointe aux Esquimaux		1,726 78			1,726 78

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Pointe aux Trembles (Portneuf)		9,958 17			9,958 17
Pointe au Père					
Pointe à Valois			204 78		204 78
Pointe St-Pierre, brise-lames		380 00			380 00
Port Daniel		11,013 88			11,013 88
Portneuf		1,000 00			1,000 00
Québec, amélior. dans le havre	3,480 16	149,990 67			153,470 83
Rigaud	15,928 28				15,928 28
Repentigny, quai		6,498 95			6,498 95
Rimouski, quai		26,576 49			26,576 49
Rivière à la Pipe, quai		961 80			961 80
Rivière aux Anglais					
Rivière aux Renards		19,990 15			19,990 15
Rivière Chateauguay	5,295 00				5,295 00
Rivière des Vases, quai		790 18			790 18
Rivière Ottawa (hauts-fonds de la Blanche)	4,134 00				4,134 00
Rivière du Lièvre, écluse		24,144 55	726 72	4,363 65	29,234 92
Rivière du Loup (Fraserville)		9,191 00	4,204 42		13,395 42
Rivière du Loup (en haut)	9,862 04				9,862 04
Rivière Jésus	4,185 87				4,185 87
Rivière L'Assomption	10,408 24				10,408 24
Rivière Maskinongé	9,717 09				9,717 09
Rivière Ouelle	2,256 51		2,981 68		5,238 19
Rivière Saguenay	31,094 78		30 00		31,124 78
Rivière St-Louis	6,268 28			139 00	6,407 28
Riv. St-Maurice, Chute Monte-à-Peine			999 99		999 99
Riv. St-Maurice, chenal entre Grandes Piles et La Tuque	7,953 02				7,953 02
do barr. aux Grandes Piles		4,850 57			4,850 57
Rivière St-Maurice, embranch.	17,293 90				17,293 90
Rivière Touladie		2,500 00			2,500 00
Rivière Verte, quai		5,499 61			5,499 61
Roberval	3,065 83				3,065 83
Ruisseau Leblanc			300 00		300 00
Sacré-Cœur		8,538 82			8,538 82
Saint-Aimé (Co. Richelieu)	473 00				473 00
Sanit-Alexis, Baie des Ha-Ha		5,627 23			5,627 23
Saint-Alphonse de Bagotville		1,585 86	326 56		1,912 42
Saint-André de Kamouraska			2,460 46		2,460 46
Saint-André (Co. Argenteuil)	5,982 75				5,982 75
Sainte-Anne des Monts		1,820 67			1,820 67
Sainte-Anne de la Pocatière		4,582 42			4,582 42
Sainte-Anne de la Pérade			1,997 77		1,997 77
Sainte-Anne de Sorel		8,881 04			8,881 04
Sainte-Anne du Saguenay, quai		2,387 87			2,387 87
Saint-Antoine (Co. Verchères)	419 88				419 88
Saint-Blaise		2,610 01			2,610 01
Saint-Charles Borromée		996 95			996 95
St-Denis (Co. St-Hyacinthe)	525 00				525 00
Sainte-Émélie			537 09		537 09
Sainte-Famille, I.O.		15,111 88			15,111 88
Saint-Félicien (Lac St-Jean)	306 57		640 49		947 06
Saint-Fidèle, quai		3,162 03			3,162 03
Saint-François de Sales		6,947 90			6,947 90
Saint-François, I.O.		184 21			184 21
Saint-Fulgence		4,993 37			4,993 37
Saint-Gédéon (Iles) quai		7,525 62			7,525 62
Saint-Godefroi de Nouvelle		18,508 46			18,508 46

Partie II.—Etat A.—Dépenses—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES —*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Saint-Ignace de Loyola		1,797 39			1,797 39
Saint-Irénée, quai		907 97			907 97
Saint-Jean, I.O.			956 79		956 79
Saint-Jean des Chaillons, quai	3,427 25	893 20			4,320 45
Saint-Jean Port Joli			5,999 59		5,999 59
Saint-Jérôme (Lac Saint-Jean) quai		727 73			727 73
Saint-Laurent, I.O.			574 87	317 05	891 92
Saint-Mathias, quai			480 31		480 31
Saint-Michel de Bellechasse	6,988 58		1,548 66		8,537 24
Saint-Ours	134 00				134 00
Saint-Siméon		3,088 59			3,088 59
Saint-Roch des Aulnaies		2,499 99			2,499 99
Sept-Iles, quai		49,881 92			49,881 92
Shegawake		1,781 46			1,781 46
Sorel, quai à eau profonde		435 30			435 30
Sorel, brise-glaces		6,016 89			6,016 89
Terrebonne	2,103 46	6,946 44			9,049 90
Trois-Rivières, havre		39,201 35			39,201 35
Trois Lacs ou Flints Landing			118 12		118 12
Trois-Pistoles, brise-lames		3,742 32			3,742 32
Verchères		3,010 69			3,010 69
Ville-Marie (Lac Témiscaming.)	868 19				868 19
Yamaska, barrage et écluse			1,730 58	949 72	2,680 30
Yamaska, rivière	12,874 68				12,874 68
Divers	46,937 14			18,517 09	65,454 23
Totaux, Québec	258,424 84	913,211 68	66,095 95	40,861 51	1,278,593 98
Ontario.					
Amherstburg—dragage	4,271 22				4,271 22
Barrie		2,600 00			2,600 00
Barry's-Bay (riv. Madawaska)		4,770 74			4,770 74
Bayfield	2,828 83		322 30		3,151 13
Baysville		1,219 33			1,219 33
Beaverton		2,975 46			2,975 46
Belle River			2,413 28		2,413 28
Blanche, Rivière (Lac Témiscamingue)		181 30			181 30
Blind River, quai	9,212 00	1,991 71			11,203 71
Bowmanville			2,600 00		2,600 00
Bracebridge, quai		6,960 91			6,960 91
Bronte		3,532 81			3,532 81
Burk's Falls			287 00		287 00
Burlington, chenal et pont		17,462 50	9,863 57	3,679 21	31,005 28
Burleigh		1,445 41			1,445 41
Cap-Croker		2,340 70			2,340 70
Cobourg	122 50		3,000 00		3,122 50
Colborne (Lakeport)			2,499 51		2,499 51
Collingwood	97,214 05				97,214 05
Cornwall			88 07		88 07
Cumberland	320 00	6,978 50			7,298 50
Depot Harbour		99,110 34			99,110 34
Echo Bay		5,015 25			5,015 25
Fort-William rivière (Kaministiquia)	147,134 45			1,375 00	148,509 45
Gananoque	4,442 05				4,442 05
Georgian-Bay, Pte. au Baril		3,729 54			3,729 54
Goderich	2,502 66	32,644 66			35,147 32

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
HAVRES ET RIVIÈRES —*Suite.*					
Ontario—Suite.					
Gore's-Landing		999 88			999 88
Grand-Bend, brise-lames		11,378 00			11,378 00
Grand-River (Dunnville)	17,376 00				17,376 00
Haileybury (Lac Témiscam'g.)		6,008 74			6,008 74
Hamilton	3,036 95				3,036 95
Hawkesbury	7,799 04				7,799 04
Hilton, Ile Saint-Joseph			597 26		597 26
Honora		8,074 00			8,074 00
Holland-River			512 48		512 48
Huntsville		489 90			489 90
Indian-River	1,269 31				1,269 31
Kingston	2,631 46				2,631 46
Kingston, bassin de radoub				5,583 39	5,583 39
Kincardine	2,040 00		999 70		3,039 70
Lacs Simcoe et Couchiching (Narrows)		25 50			25 50
Leamington			4,134 43		4,134 43
Lion's-Head			521 00		521 00
Little-Beaver-Creek	392 00				392 00
Little-Current	38,124 50				38,124 50
Mallorytown		999 04			999 04
L'Orignal			43 78		43 78
Matchedash, Baie de		777 85			777 85
Meaford		17,408 72	3,097 09		20,505 81
Midland	21,621 27	15,250 00	1,228 10		38,099 37
Mitchell, Baie de	800 00				800 00
McCracken's-Landing			781 87		781 87
Newcastle			7,000 00		7,000 00
New-Liskeard (Lac Témiscamingue)	2,712 02				2,712 02
Oakville			781 48		781 48
Oliphant		976 17			976 17
Oshawa			700 00		700 00
Owen-Sound	25,730 53	7,860 55			33,591 08
Parry-Sound		227 70			227 70
Pembroke		43,105 50			43.105 50
Petewawa, quai		5,995 87			5,995 87
Penetanguishene	11,544 42		1,199 10		12,743 52
Pike-Creek		3,149 43			3,149 43
Point-Edward (Sarnia)	24,201 29				24,201 29
Port-Arthur	39,215 66		4,988 36		44,204 02
Port-Bruce		975 54			975 54
Port-Burwell	18,719 45	11,857 29			30,576 74
Port-Colborne		121,187 28			121,187 28
Port-Dover		9,190 50			9,190 50
Port-Elgin	1,994 00				1,994 00
Port-Hope	477 03		3,999 99		4,477 02
Port-Perry	1,364 46				1,364 46
Port-Rowan			9 13		9 13
Port-Stanley	8,609 20	9,657 93			18,267 13
Prescott	1,946 00				1,946 00
Richard's-Landing			99 91		99 91
Rivière Saint-Laurent, (dragage à Ile Wolfe)	1,035 36				1,035 36
Rivière aux Puces			215 00		215 00
Rivière Otonabee	7,269 23				7,269 23
Rivière Ottawa, près de Hawkesbury	864 03				864 03
Robbins-Landing			50 00		50 00
Rondeau-Harbour	5,134 59	9,582 16			14,716 75
Sarnia	1,200 00				1,200 00

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
Rivière Saugeen		6,407 18			6,407 18
Rivière Severn		5,379 17			5,379 17
Rivière Sydenham	929 80		1,996 40		2,926 20
Sault Sainte-Marie		54,710 45			54,710 45
Sault Sainte-Marie, compensat. payée à W. H. Plummer, etc.		7,000 00			7,000 00
Southampton		599 85			599 85
Shrewsbury (Rondeau)		3,058 79			3,058 79
Saint-Joseph (Co. Huron)		275 00			275 00
Stokes-Bay, quai		7,478 61			7,478 61
Tenby-Bay (Ile Saint-Joseph)		711 68			711 68
Thessalon		18,026 87			18,026 87
Thora, Ile, (Lac Simcoe)		394 42			394 42
Thornbury			1,500 08		1,500 08
Toronto, entrée est du havre		28,133 45			28,133 45
Toronto, prolongement du brise-lames		1,697 58			1,697 58
Treadwell		5,074 76			5,074 76
Trenton, havre	5,304 33				5,304 33
Trent, rivière, près de Trenton	3,532 50				3,532 50
Washego			9 00		9 00
Wendover			119 62		119 62
Whitby	13,992 67				13,992 67
Wiarton		0 87			0 87
Divers	6,547 76			8,437 37	14,985 13
Totaux, Ontario	546,240 47	616,307 54	55,657 51	19,074 97	1,237,280 49
Manitoba.					
Arnes		5,463 22			5,463 22
Gimli			5,142 38		5,142 38
Delta	953 97				953 97
Lac Dauphin, abaiss. du niveau		814 29			814 29
Lac Frances (décharge)	6,258 45	3,735 93			9,994 38
Lac Manitoba (décharge)	2,378 26				2,378 26
Rivière Mossy (embouchure)	4,514 82				4,514 82
Rivière Rouge (embouchure)	16,501 64				16,501 64
Selkirk	1,108 04	7,768 40			8,876 44
Saint-André, Rapides (Rivière Rouge)		4,014 33			4,014 33
Divers				2,977 12	2,977 12
Totaux, Manitoba	31,715 18	21,796 17	5,142 38	2,977 12	61,630 85
Territoires du Nord-Ouest.					
Lesser-Slave rivière		572 55			572 55
Rivière Saskatchewan (près de Prince-Albert)		944 51			944 51
Totaux, Territoires du N.-O.		1,517 06			1,517 06
Colombie-Britannique.					
Anderson, lac		1,231 53			1,231 53
Chilliwack		1,999 63			1,999 63
Riv. Colombie à Arrowhead		5,441 77			5,441 77
Riv. Colombie à Revelstoke		9,267 83			9,267 83

PARTI II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Rivière Colombie, en amont de Revelstoke	....	2,999 00	....	....	2,999 00
Rivière Col.,en amont de Golden	....	4,382 85	....	....	4,382 85
Riv.Colombie, en aval de Golden	....	4,584 21	....	....	4,584 21
Rivière Colombie, entre les lacs Arrow	7,983 18	....	1,502 31	....	9,485 49
Rivière Coquitlam	....	2,391 72	....	....	2,391 72
" Duncan	....	1,957 32	....	....	1,957 32
Esquimalt, bassin de radoub	....	....	....	12,936 50	12,936 50
Rivière Fraser	34,973 97	24,990 42	....	....	59,964 39
Ladysmith	....	3,976 98	....	....	3,976 98
Langley	....	1,988 77	....	....	1,988 77
Lac Kennedy	....	1,256 50	....	....	1,256 50
Rivière Kootenay	....	1,459 17	....	....	1,459 17
Mount Lehman, quai	....	1,976 85	....	....	1,976 85
North Thompson, rivière	....	6,412 02	....	....	6,412 02
Quatsino City	....	125 38	....	....	125 38
Rivière Saumon	....	4,995 02	....	....	4,995 02
Sidney, havre	....	6,252 01	....	....	6,252 01
Rivière Skeena	....	5,404 44	....	....	5,404 44
" Spallumcheen	....	1,927 22	....	....	1,927 22
Thetis et Kuper, Passage entre les îles de	5,075 55	....	....	....	5,075 55
Victoria, havre	16,888 69	....	....	....	16,888 69
William's Head, quarantaine, quai, etc.	....	....	8,390 40	....	8,390 40
Divers	....	....	....	1,777 81	1,777 81
Totaux, Col.-Britannique	64,921 39	95,020 64	9,892 71	14,714 31	184,549 05
Territoire du Yukon.					
Lewis et Yukon, rivières	....	6,291 13	....	....	6,291 13
Totaux, Yukon	....	6,291 13	....	....	6,291 13
Havres et rivières, dép. générales					
Dépenses du personnel, etc.	5,501 59	....	....	8,833 76	14,335 35
DRAGUEURS ET OUTILLAGE.					
Provinces maritimes	....	223,150 20	(*a*)	....	223,150 20
Ontario et Québec	....	109,624 33	66,125 79	....	175,750 12
Manitoba	....	13,284 87	4,934 70	....	18,219 57
Colombie-Britannique	....	24,304 83	4,799 19	....	29,104 02
Totaux, dragueurs et outillage	....	370,364 23	75,859 68	....	446,223 91
GLISSOIRES ET ESTACADES.					
Rivière Saguenay	....	24,938 16	....	....	24,938 16
" Saint-Maurice	....	40,200 72	14,060 53	46,496 18	100,757 43
" Richelieu (Belœil)	....	....	....	85 45	85 45

(*a*) Le coût des réparations ($12,625.78) est chargé aux différents travaux, voir rapports concernant les provinces maritimes.

PARTI II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
GLISSOIRS ET ESTACADES—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
District d'Ottawa—					
Rivière Ottawa			7,736 54		7,736 54
" du Lièvre		875 00			875 00
" Gatineau			8,266 36	4,157 29	12,423 65
" Coulonge			2,575 46		2,575 46
" Noire			1,957 89		1,957 89
" du Moine			5,475 01		5,475 01
" Madawaska			1,275 63		1,275 63
" Petewawa			3,106 91		3,106 91
District de Trent et Newcastle			1,415 99	2,194 97	3,610 96
Perc. des droits de gliss. et estac. Divers				4,249 38	4,249 38
Totaux, glissoires et estacades		66.013 88	45,870 32	83,474 75	195.358 95

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
CHEMINS ET PONTS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec et Ontario.				
Bryson, pont sur la rivière Ottawa		2,233 39		2,233 39
Ottawa, pont Laurier	2,160 78			2,160 78
Ottawa, entretien des ponts et rues —				
Ponts des Chaudières et approches	3,162 63	2,379 26		5,541 89
Ponts des Sapeurs et Dufferin, et rue Wellington	2,887 73		6,036 87	8,924 60
Eclairage des ponts, etc			2,440 00	2,440 00
Portage-du-Fort, pont sur la rivière Ottawa	8,694 07			8,694 07
York, pont sur la Grande Rivière		1,210 55		1,210 55
Territoires du Nord-Ouest.				
Battleford, pont sur la rivière Bataille	2,137 76			2,137 76
Edmonton, pont sur la rivière Saskatchewan		95 85		95 85
Calgary, pont sur la rivière de l'Arc		484 30		484 30
Chemin d'hiver du Petit Lac des Esclaves et du lac Eturgeon	800 00			800 00
Lethbridge, pont sur la rivière du Ventre	30,489 85			30,489 85
Macleod, pont sur la rivière du Vieillard	23,075 42			23,075 42
Chemin de la riv. à la Paix et de la riv. Pelly	2,737 46			2,737 46
Divers			3,322 21	3,322 21
Totaux, chemins et ponts	76,145 70	6,403 35	11,799 08	94,348 13
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
Nouvelle-Ecosse.				
Grand Bras-d'Or à Upper-Kempt-Head, île Boularderie	637 82			637 82
Cap Breton			10,254 45	10,254 45
Saint-Pierre à Louisburg, Scatarie et Sydney Nord	37 00			37 00
Saint-Pierre, Canso	763 10			763 10
Ile du Prince-Edouard.				
Ile du P.-E. et la terre-ferme (subvention)			5,583 65	5,583 65
Nouveau-Brunswick.				
Chatham à Tracadie	2,000 00			2,000 00
Deer-Island à Eastport, Me.	2,932 41			2,932 41
Baie de Fundy			2,107 31	2,107 31
Escuminac			755 67	755 67
Québec.				
Anticosti—Gaspé		1,436 59	3,646 88	5,083 47
Belle-Isle, Chateau-Bay (système Marconi)	1,135 04			1,135 04
Pointe-au-Père (subvention)			500 00	500 00
Ile-aux-Coudres (subvention)			150 00	150 00
Ile-d'Orléans, Ile-aux-Grues et Grosse-Ile	3,383 16		4,158 04	7,541 20
Côte Nord, est de Bersimis	19,645 65	1,957 28	13,376 22	34,979 15
" ouest "	848 63		8,723 17	9,571 80
Iles de la Madeleine	2,360 19		3,073 34	5,433 53
Saguenay, côté est	1,925 36			1,925 36
" côté ouest	406 08			406 08
Golfe et provinces maritimes en général			12,162 89	12,162 89
Vaisseau préposé aux câbles 'Tyrian'			37,572 56	37,572 56

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario.				
Ile Pelée		3,088 56	236 78	3,325 34
Territoires du Nord-Ouest.				
Banff, système téléphonique	897 92			897 92
Edmonton à Athabaska-Landing	2,217 09			2,217 09
Edmonton, agence des sauvages d'Edmonton	671 76			671 76
Qu'Appelle-Edmonton-Moosejaw	5,468 47			5,468 47
Victoria-Andrew ligne de ceinture	673 37			673 37
Wood-Mountain à Willow-Bunch	4,094 75			4,094 75
Dépenses générales, T.N.-O			30,703 68	30,703 68
Colombie-Britannique et territ. du Yukon.				
Alberni-Cape Beale			774 00	774 00
Alberni-Clayoquot			3,134 34	3,134 34
Ashcroft-Dawson		1,526 25	227,824 80	229,351 05
Golden-Windermere			3,186 62	3,186 62
Kamloops-Nicola			861 03	861 03
Nicola-Penticton	15,775 98		192 20	15,968 18
Nanaimo-Comox			3,443 38	3,443 38
Vancouver-Saltspring	350 00		174 46	524 46
Vernon-Kelowna	5,499 65		292 15	5,791 80
Victoria-Cape-Beale			4,826 78	4,826 78
Dépenses générales, Colombie-Britannique			1,354 62	1,354 62
Service télégraphique, dépenses générales			3,263 23	3,263 23
Totaux, lignes télégraphiques	71,723 43	8,008 68	382,332 25	462,064 36
DIVERS.				
Arbitrages et adjudications			505 00	505 00
Laboratoire du ciment			3,002 02	3,002 02
Levées de plans, arpentages, etc.—				
Canal de la Baie Georgienne à Montréal			251,540 96	251,540 96
Rivière Ottawa, sources et tributaires			21,779 86	21,779 86
Divers			61,042 57	61,042 57
Personnel du secrétaire et du comptable			43,996 54	43,996 54
Personnel de l'architecte en chef			37,279 66	37,279 66
Personnel de l'ingénieur en chef			83,724 93	83,724 93
Personnel du surint. des lignes télégraphiques			4,540 00	4,540 00
Photographe du ministère			800 00	800 00
Livres techniques et de référence			499 90	499 90
Commission des voies et de transport			13,309 98	13,309 98
Commission des eaux limitrophes			6,163 43	6,163 43
Gratuité à la veuve de A. R. Parent			137 25	137 25
" famille de L. Moore			70 00	70 00
" aux héritiers de M. A. Trottier			120 00	120 00
" à la veuve de feu Jos. Loiseau			100 00	100 00
" " J. E. Hardy			240 00	240 00
" " J. H. Rouleau			122 00	122 00
" " A. Leturmy			120 00	120 00
" " David Scott			250 00	250 00
" " W. J. Ferguson			120 00	120 00
" " G. A. Day			300 00	300 00
" aux ayant dr. de feu Tim. Daly			124 00	124 00
" à la veuve de feu J. W. Fraser			333 33	333 33
" " P. Savard			152 00	152 00
" " Wm. O'Keefe			65 00	65 00
" à Fred L. Eaton			1,000 00	1,000 00
Agence des Travaux publics, C.-B.			1,147 76	1,147 76
Totaux, divers			532,586 19	532,586 19

PARTIE II.—ETAT A.—DÉPENSES—*Fin.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
RÉCAPITULATION.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse	....	133,268 55	12,164 70	31,313 03	176,746 28
Ile du Prince-Edouard	....	10,055 35	1,062 48	6,062 01	17,179 84
Nouveau-Brunswick	....	85,451 37	7,165 55	28,099 73	120,716 65
Provinces maritimes, général	....	....	....	1,253 20	1,253 20
Québec	....	346,549 02	28,372 88	97,692 90	472,614 80
Ontario	....	924,429 11	296,748 80	350,963 56	1,572,141 47
Manitoba	....	293,544 60	15,357 53	24,616 46	333,518 59
Territoires du Nord-Ouest	....	117,045 19	11,750 38	24,973 27	153,768 84
Colombie-Britannique	....	61,155 43	10,311 98	27,533 09	99,000 50
Yukon	....	5,368 37	697 21	91,063 08	97,128 66
Edifices publics, généralem't	....	....	....	23,346 82	23,346 82
Totaux, havres et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	34,654 19	314,335 15	68,450 19	12,977 47	430,417 00
Ile du Prince-Edouard	17,862 29	24,531 60	5,691 44	1,367 93	49,453 26
Nouveau-Brunswick	53,321 39	165,812 58	19,832 96	2,977 48	241,944 41
Québec	258,424 84	913,211 68	66,095 95	40,861 51	1,278,593 98
Ontario	546,240 47	616,307 54	55,657 51	19,074 97	1,237,280 49
Manitoba	31,715 18	21,796 17	5,142 38	2,977 12	61,630 85
Territoires du Nord-Ouest	....	1,517 06	....	....	1,517 06
Colombie-Britannique	64,921 39	95,020 64	9,892 71	14,714 31	184,549 05
Yukon	....	6,291 13	....	....	6,291 13
Havres et riv., généralem't	5,501 59	....	....	8,833 76	14,335 35
Totaux, dragage et matériel	....	370,364 23	75,859 68	....	446,223 91
" glissoires et estacades	....	66,013 88	45,870 32	83,474 75	195,358 95
" chemins et ponts	....	76,145 70	6,403 35	11,799 08	94,348 13
" lignes de télégraphes	....	71,723 43	8,008 68	382,332 25	462,064 36
" divers	....	....	....	532,586 19	532,568 19
Grands totaux des dépenses	1,012,641 34	4,719,937 78	750,536 68	1,820,893 97	8,304,009 77

PARTIE II.—ÉTAT B.—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public, etc.

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des méca-niciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Amherst, bureau de poste.....	....	459 18	379 26	517 65	42 00	1,398 09
Annapolis, "	....	432 54	213 64	147 00	40 00	833 18
Antigonish, "	....	403 40	114 08	56 00	10 00	583 48
Arichat, "	....	154 60	78 50	24 31	....	257 41
Baddeck, "	....	263 15	133 50	51 90	....	448 55
Dartmouth, "	....	250 00	102 69	129 71	22 40	504 80
Digby, "	....	414 05	189 35	296 44	60 00	959 84
Guysboro', "	....	7 76	427 50	57 32	....	492 58
Halifax, bureau de l'Asst. Rec.	1,217 40	....	41 37	142 92	....	1,401 69
" douane (nouv. édifice)	....	147 50	....	219 00	....	366 50
" édifice public........	....	2,469 00	951 03	3,041 91	134 03	6,595 97
" salle d'exercice milit .	....	1,200 00	....	....	....	1,200 00
" entrepôt de vérificat.	1,500 00	463 06	203 91	70 60	115 49	2,353 06
" bureau de l'ingénieur.	350 00	....	....	....	....	350 00
" bâtisse de l'immigrat.	....	600 00	349 39	597 47	....	1,546 86
" hôpital des immigrés.	100 00	....	....	....	....	100 00
Kentville, bureau de poste, etc.	....	410 50	260 08	183 25	62 50	916 33
Liverpool, " " ..	....	407 56	216 42	110 99	18 00	752 97
Lunenburg, " " ..	....	331 45	226 75	109 90	59 00	727 10
Middleton, dépôt d'armes	12 50	....	....	....	....	12 50
New-Glasgow. bur. de poste,etc	....	407 10	356 15	374 83	100 00	1,238 08
North-Sydney, " ..	....	446 66	268 75	513 97	40 00	1,269 38
Pictou, douane............	....	....	168 92	10 32	50 00	229 24
" bureau de poste	....	549 04	202 37	343 78	50 00	1,145 19
Springhill, bur. de poste, etc..	....	471 84	259 00	231 89	45 00	1,007 73
Sydney, " " ..	....	426 79	261 46	616 76	36 00	1,341 01
Truro, " " ..	....	420 16	260 38	341 88	30 00	1,052 42
Windsor, bureau de poste	....	416 58	393 10	102 50	50 00	962 18
Yarmouth, "	....	402 49	296 50	459 90	108 00	1,266 89
Total pour la N.-E. reporté à l'état A, page 7)......	3,179 90	11,954 41	6,354 10	8,752 20	1,072 42	31,313 03
Ile du Prince-Edouard.						
Charlottetown, édifice public..	....	2,177 31	598 61	1,567 09	225 00	4,568 01
" bur. de l'ingénieur	200 00	....	....	....	....	200 00
Montague, bureau de poste ...	....	168 45	94 11	30 50	....	293 06
Summerside, " ...	....	427 25	378 15	195 54	....	1,000 94
Total pour l'Ile du P.-E. (reporté à l'état A, p. 7).	200 00	2,773 01	1,070 87	1,793 13	225 00	6,062 01
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bureau de poste....	....	467 98	471 25	147 97	....	1,087 20
Carleton, St-Jean, bur. de poste	....	100 00	53 50	....	8 50	162 00
Chatham, bureau de poste....	....	367 71	359 77	369 01	18 00	1,114 49
Dalhousie, "	....	403 84	278 14	21 32	....	703 30
Frédéricton, "	....	431 46	315 16	595 89	74 50	1,417 01
Marysville, "	....	150 00	122 59	28 46	25 00	326 05
Moncton, "	....	400 00	375 48	460 91	134 00	1,370 39
Newcastle, "	....	408 95	420 82	215 10	....	1,044 87
Richibucto, "	....	348 36	496 10	152 42	....	996 88
Saint-Jean, douane..........	22 00	1,969 24	1,762 32	338 61	713 40	4,805 57
" bâtisse de l'immigr.	952 65	1,234 55	1,417 37	895 32	156 14	4,656 03
" bureau de poste....	32 73	1,352 52	814 08	1,780 75	704 90	4,684 98
" caisse d'épargnes ...	....	0 50	307 11	55 18	24 06	386 85
Lazaret Tracadie............	....	316 50	1,418 34	....	....	1,734 84
Saint-Jean, quarantaine......	....	....	....	908 94	....	908 94
St-Stephen, bureau de poste..	....	407 64	165 60	339 60	80 00	992 84
Sussex, " ..	....	302 00	429 09	108 24	....	839 33
Woodstock, " ..	....	424 00	248 91	161 25	34 00	868 16
Total p. Nouv.-Brunswick (re. à l'état A, page 8).	1,007 38	9,085 25	9,455 63	6,578 97	1,972 50	28,099 73

PARTIE II.—ETAT B.—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public, etc.—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec.						
Aylmer, bureau de poste		60 00	300 70	160 00	41 25	561 95
Berthierville "		15 92	173 52	50 46	33 00	272 90
Buckingham "		125 20	220 70	129 90	37 20	513 00
Coaticook "		412 20	262 17	194 64	40 00	909 01
Drummondville "		300 00	205 38	58 50	17 07	580 95
Dundee, douane			31 75			31 75
Granby, édifice public		322 23	256 75	140 13	150 00	869 11
Grosse Ile, quarantaine				10 00		10 00
Fraserville, édifice public		313 70	335 00	76 65	60 00	785 35
Hochelaga, bureau de poste		223 60	228 75	160 83	60 14	673 32
Hull "		150 00	452 65	512 81	244 65	1,360 11
Joliette "		418 23	379 91	110 69	108 00	1,016 83
Lachine "		114 60	157 20	58 25	36 90	366 95
Laprairie "		110 15	198 81	28 33	40 00	377 29
L'Assomption "		169 45	233 75		30 00	433 20
Montréal, bur. du com. des trav.	35 00					35 00
" bureau des examinateurs du serv. civil	150 00					150 00
" douane		2,614 55	990 96	572 74	321 13	4,499 38
" édifices publics	192 20	1,703 00				1,895 20
" salle d'exercices mil.		787 50				787 50
" entrepôt de vérificat.	55 00	6,472 86	2,307 37	3,352 45	641 91	12,829 59
" bureau de l'ingénieur	525 00					525 00
" " d'immigration	916 65		72 69			989 34
" " du rev. de l'int.		647 64	298 42	159 33	101 91	1,207 30
" bur. de P. et succurs.;						
Bureau principal		13,493 05	1,099 95	8,231 16	950 66	23,774 82
Succursale de la rue Amherst	75 00					75 00
" " Metcalf.	89 75					89 75
Succursale, rue Ste-Catherine (Station B)	2,750 00					2,750 00
Succursale, rue St-Laurent	66 67					66 67
" de Westmount	150 00					150 00
" gare Windsor	1,300 00					1,300 00
Montréal, bureau de l'acheteur, Travaux publics	21 66					21 66
Québec, citadelle, q'trs du gouv.	32 50	476 95	764 33	116 38		1,390 16
" commis des Trav. pub.	45 00	131 00				176 00
" bur. des inspect. de bois.		541 75	386 85			928 60
" douane		608 18	1,067 43	429 18	852 50	2,957 29
" entrepôt de vérification		1,566 00	893 11	77 88	450 00	2,986 99
" bureau de l'ingénieur	268 50					268 50
" " de l'immigrat.	23 50	70 00	552 58	686 65		1,332 73
" observatoire				28 59	57 85	86 44
" bureau de poste		1,685 67	854 33	697 77	750 00	3,987 77
" quai du Roi (édifice)			673 20		750 00	1,423 20
" bur. des poids et mes.			71 75			71 75
" hôpital des immigrants			1,415 68	793 24		2,208 92
Poupore, bureau de l'ingénieur	60 00					60 00
Peribonka, bât. des immigrants		300 00	78 37	10 50		388 87
Richmond, bureau de poste		357 81	278 78	168 10	25 00	829 69
Rimouski, édifices publics		166 94	227 36	41 12		435 42
Roberval, bât. de l'immigration		333 58	159 00	19 75	15 00	527 33
Sherbrooke bureau de poste		486 03	604 89	509 70	50 00	1,650 62
Sorel "		517 35	433 45	840 77	250 00	2,041 57
Saint-Eustache "	144 00					144 00
Saint-Henri "			119 46	83 88	29 28	232 62
Saint-Hyacinthe "		526 11	37 08	492 65	150 00	1,205 84
Saint-Hyacinthe, édifice du revenu de l'intérieur		314 74	533 66	20 54	50 00	918 94
St-Jérôme, bureau de poste		410 00	362 71	197 52	54 00	1,024 23
Saint-Joan "		350 00	102 60	187 50	60 00	700 10
Saint-Roch "			17 43	33 43		50 86

PARTIE II.—ETAT B.—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public, etc.—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.						
Thetford Mines, bur. de poste		32 55	283 62		4 33	320 50
Trois-Rivières, douane		460 93	527 63	177 00	194 00	1,359 56
" bur. des Trav. P.	96 00	24 00				120 00
" bureau de poste		571 70	294 25	352 43	62 00	1,280 38
Valleyfield, "	363 87		349 05	40 43		753 35
Victoriaville "	1 00	132 10	295 07	232 74	58 38	719 29
West Farnham "		9 48	94 80	102 56	10 00	216 84
Total pour Québec (reporté à l'état A, page 9)	7,361 30	38,526 75	19,684 90	20,347 18	6,786 16	92,706 29
Ontario.						
Alexandria, bureau de poste		67 50	185 07			252 57
Almonte "		408 15	209 80	82 97	150 00	850 92
Amherstburg "		409 45	235 94	162 33	35 00	842 72
Arnprior "		400 75	491 95	158 47	33 12	1,084 29
Barrie "		430 10	235 25	174 82	50 00	890 17
Belleville "		674 18	718 38	761 85	83 25	2,237 66
Berlin "		433 96	302 73	263 05	20 40	1,020 14
Brampton "		418 55	184 20	266 62	30 50	899 87
Brantford "		627 59	477 86	249 82	38 00	1,393 27
Brockville "		400 70	419 75	725 50	170 00	1,715 95
Bowmanville "		167 13	250 25	37 62		455 00
Carleton Place "		304 90	177 50	127 35		609 75
Cayuga "		57 50	124 73	33 54		215 77
Chatham "		545 88	276 99	250 82	42 50	1,116 19
Clinton "		75 08	161 65	157 53		394 26
Cobourg "	270 00	412 53	226 15	320 82	40 29	1,269 79
Cornwall "		480 00	322 00	699 10	112 50	1,613 60
Deseronto "		440 77	289 69	378 85	39 00	1,148 31
Dundas "	625 00	50 00	53 87	60 00		788 87
Fort William "		354 63	591 40	32 20	56 34	1,034 57
Galt "		423 43	246 29	249 48	38 25	957 45
Gananoque, douane			148 40	94 00		242 40
" bureau de poste			114 83	141 00	5 00	260 83
Goderich "		421 45	288 05	185 28	75 00	969 78
Guelph "	90 00	410 00	228 17	277 66	37 44	1,043 27
Hamilton, salle d'exerc. milit.		315 00				315 00
" bureau de poste		2,003 15	1,270 75	2,027 07	1,340 80	6,641 77
Ingersoll "		437 10	322 66	323 12	25 87	1,108 75
Kenora "		412 60	523 18	277 59	70 85	1,284 22
Kingston, douane		193 20	337 25	115 36	61 20	707 01
" salle d'exerc. milit.		600 00				600 00
" entrepôt de vérific.			81 30		12 40	93 70
" bureau du Revenu de l'Intérieur					21 58	21 58
" collège militaire		3,307 50		45 70		3,353 20
" bureau de poste		311 21	268 00	1 015 79	48 06	1,643 06
" île Wolfe, douane			46 90			46 90
Lindsay, bureau de poste		400 00	222 16	56 25	37 50	715 91
London, douane		1,105 53	798 49	637 55	140 00	2,681 57
" bureau de l'ingénieur	375 00					375 00
" bureau de poste		942 07	785 51	1,266 66	80 00	3,074 24
" salle d'exercices milit.		420 00				420 00
Napanee, bureau de poste		470 23	161 83	150 40	69 07	851 53
Niagara Falls "		436 90	226 90	162 50	37 00	863 30
Orangeville "		400 00	215 88	76 50	20 00	712 38
Orillia "		334 60	197 00	87 09	32 50	651 19
Ottawa, observatoire astronom.			681 23			681 23

PARTIE II.—ETAT B.—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public, etc.—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.						
Ottawa, laboratoire bactérique	....	....	70 00	....	....	70 00
" ferme expérimentale	....	....	1,607 03	345 65	....	1,952 68
" musée géologique	....	600 00	973 04	607 28	....	2,180 32
" serre du parc Major	....	300 00	420 00	15 50	....	735 50
" galerie des arts, etc.	....	....	280 00	45 00	....	325 00
" édifices du parlement et ministères	....	38,225 85	41,645 60	20,331 09	....	100,202 54
" bureau de poste	....	1,800 00	1,507 14	471 58	....	3,778 72
" imprimerie nationale	....	5,747 32	10,132 55	475 96	....	16,355 83
" cour suprême	....	1,536 00	817 54	412 00	....	2,765 54
" boutiques (Trav. pub.)	....	300 00	875 00	....	....	1,175 00
Ottawa, loués—						
Rue Albert (Courriers sur chem. de fer)	900 00	....	....	50 00	....	950 00
Rue Metcalfe (Min. du trav.)	1,200 00	....	....	152 00	....	1,352 00
Rue Metcalfe (Bureau de la milice)	145 83	....	....	....	....	145 83
Rue Metcalfe (Arpenteur général)	3,750 00	300 00	383 14	315 00	....	4,748 14
Rue Queen (Travaux pub.)	137 50	....	....	....	....	137 50
Rue Queen, édifice Woods, douane, etc.	6,625 00	600 00	....	....	....	7,225 00
Rue Queen (Commissaire de l'exposition)	1,000 00	....	....	99 00	....	1,099 00
Rue Queen, édifice impérial (Immigration, etc.)	4,200 00	600 00	48 00	311 00	....	5,159 00
Rue Rideau, édifice Corry (Auditeur général et marine et pêheries)	2,113 33	....	....	181 66	....	2,294 99
Rue Slater, édifice Woods (Milice)	11,040 00	1,200 00	1,451 22	1,217 27	....	14,908 49
Rue Sparks (Recens., etc.)	6,500 00	1,500 00	630 00	266 50	....	8,896 50
Rue Sparks (M. des postes)	195 00	....	....	57 50	....	252 50
Rue Sparks (Travaux pub.)	885 00	....	....	....	....	885 00
Rue Sparks (Bureau de l'analyste)	....	....	204 08	....	....	204 08
Rue Sussex (Musée géologique)	600 00	....	....	....	....	600 00
Rue Sussex (Traducteur français)	600 00	....	102 05	141 02	....	843 07
Rue Sussex (Magasins de la marine)	....	....	372 00	....	....	372 00
Rue Wellington (Astronome en chef)	2,200 00	....	....	67 50	....	2,267 50
Rue Wellington (Edifice Langevin)	15 00	....	....	....	....	15 00
Rue Wellington (Statistiques des douanes)	1,500 00	300 00	420 00	263 50	....	2,483 50
Rue Wellington (Boutiques, travaux publics)	1,939 77	876 00	641 64	198 23	....	3,655 64
Rue Wellington (Magasins de la police à cheval)	1,425 00	....	....	105 00	....	1,530 00
Rue Wellington (Commissaire industrie laitière)	....	....	280 00	....	....	280 00
Rue Wellington (Inspection du gaz)	....	....	....	13 68	....	13 68
Paris, bureau de poste, etc	....	417 00	140 07	109 53	63 60	730 20
Pembroke "	....	404 05	318 50	198 00	28 00	948 55
Peterboro, douane	....	307 00	283 15	70 81	75 00	710 96
" bureau de poste	....	333 93	331 98	537 50	50 00	1,270 41
Petrolea " etc.	....	410 95	225 66	32 65	34 76	704 02
Picton "	....	428 68	244 00	147 83	27 00	847 51
Port-Arthur "	....	303 20	261 23	129 20	....	693 63

PARTIE II.—ETAT B.—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public, etc.—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.						
Port-Colborne, b. de poste, etc..	....	253 85	....	99 75	12 50	366 10
Port-Hope " ..	....	435 50	275 20	217 40	21 93	950 03
Prescott, douane............	....	....	103 50	....	....	103 50
" bureau de poste	....	411 30	225 25	204 62	120 00	961 17
Sarnia " etc..	....	434 98	356 60	227 14	66 00	1,084 72
Smith's-Falls " ..	....	349 80	214 50	96 50	106 25	767 05
Stratford " ..	....	665 62	394 40	248 68	102 17	1,410 87
Strathroy " ..	....	430 55	233 65	239 10	10 80	914 10
Ste-Catherine " ..	....	423 20	337 86	171 05	76 91	1,009 02
Saint-Thomas " ..	....	440 55	325 00	354 30	29 92	1,149 77
Saut Ste-Marie " ..	....	....	176 57	....	....	176 57
Toronto, bur. des exa. du s. civ.	101 00	....	....	....	....	101 00
" douane...............	....	1,637 27	695 63	267 63	41 99	2,642 52
" édific. pub. en général.	....	1,200 00	....	....	....	1,200 00
" salle d'exer. militaires.	....	1,193 55	....	....	....	1,193 55
" bureau de l'ingénieur.	605 00	....	....	....	....	605 00
" entrepôt de vérificat..	....	4,453 79	1,021 96	386 44	69 83	5,932 02
" bur. du rev. de l'int..	....	670 05	311 61	144 46	34 13	1,160 25
" bur. du receveur gén..	....	365 00	....	89 52	....	454 52
" bureau de poste......	....	7,919 38	1,768 47	5,866 69	510 30	16,064 84
" " écuries ..	156 00	....	....	....	....	156 00
" " succur. 'B'.	758 00	....	....	....	....	758 00
" bur. de l'insp. de vaiss.	562 50	....	....	....	....	562 50
" Jonction, bur. de poste	....	17 90	....	....	....	17 90
Trenton, bureau de poste, etc.	....	454 45	208 85	205 00	75 00	943 30
Walkerton " ..	....	412 35	274 83	151 80	31 00	869 98
Windsor " ..	....	829 50	510 50	733 03	96 00	2,169 03
" salle d'exer. militaires.	....	400 00	....	....	....	400 00
Woodstock, bureau de poste. ..	....	471 20	310 64	430 75	35 20	1,247 79
Total pour Ontario (reporté à l'état A, page 11).....	50,513 93	100,863 09	85,509 58	49,634 56	4,771 71	291,292 87
Manitoba.						
Brandon, ferme expérimentale.	....	....	322 00	....	....	322 00
" bâtisse de l'immigrat.	....	....	235 00	54 09	25 83	314 92
" bureau de poste, etc..	....	629 40	1,049 82	946 39	100 00	2,725 61
Dauphin, bureau des terres....	1,107 00	....	....	....	....	1,107 00
" bâtisse de l'immigr..	....	....	76 50	....	....	76 50
East-Selkirk " ..	5 00	....	177 00	....	....	182 00
Minnedosa, bureau des terres.	165 00	....	150 79	....	....	315 79
Portage La Prairie, b. de poste	....	404 45	591 31	244 15	....	1,239 91
Winnipeg, bur. du com. d. trav.	50 00	94 00	....	....	....	144 00
" douane..........	....	248 00	756 49	87 89	64 87	1,157 25
" bureau des terres....	....	....	271 35	17 49	45 24	334 08
" édifices publics en général........	....	69 58	....	....	....	69 58
" bureau de l'ingénieur	292 00	....	....	....	....	292 00
" entrepôt de vérificat.	....	104 00	548 35	81 88	44 36	778 59
" bâtisse de l'immigr..	468 87	....	1,420 32	200 55	13 65	2,103 39
" bur. insp. des P. et M.	710 00	....	....	....	....	710 00
" bureau de poste....	....	4,249 19	3,733 71	3,569 60	767 68	12,320 18
" hôpital des immigrés	....	....	....	....	13 18	13 18
Teulon, bâtisse de l'immigrat.	225 00	....	....	....	....	225 00
Total pour Manitoba (reporté à l'état A, page 12).....	3,022 87	5,798 62	9,332 64	5,202 04	1,074 81	24,430 98

PARTIE II.—ETAT B.—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public, etc.—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Territoires du Nord-Ouest.						
Alameda, bureau des terres	195 00		150 09			345 09
Battleford " "	50 00					50 00
" bât. de l'immigration			70 00			70 00
Calgary, palais de justice		614 91	658 62	243 10	150 00	1,666 63
" bureau de l'ingénieur	240 00					240 00
" bâtim. de l'immigrant			336 18			336 18
" bur. d'enregistrement		1 35	19 00			20 35
" bureau de poste		593 40	432 56	999 05	170 00	2,195 01
Carnduff, palais de justice		503 80	126 85	2 00		632 65
Didsbury, bât. de l'immigrat'n	72 00					72 00
Davidson "	100 00					100 00
Duck Lake "			3 00			3 00
Edmonton, palais de justice	810 00	605 70	54 40	79 00	22 50	1,571 60
" bur. des terres, etc.		419 66	185 00			604 66
" bât. de l'immig'tion	765 00		114 24			879 24
" bur. de poste	42 00	8 50		206 05		256 55
Innisfield, bât. de l'immigration	90 00					90 00
Indian-Head, ferme expérim.			453 40			453 40
Lacombe, bât. de l'immigration	117 00		37 50			154 50
Lethbridge, palais de justice et douane	52 50	0 60	32 50	18 49		104 09
" bât. de l'immigt'n			86 00	117 06		203 06
" bureau de poste		584 40	125 50	92 18	45 00	847 08
Leduc, bât. de l'immigration	80 00					80 00
Lloydminster "			370 00			370 00
Medicine-Hat, palais de justice		556 70	38 00	76 24	15 00	685 94
Macleod, douane			519 88	30 10		549 98
" palais de justice	125 00	633 28	388 54	30 60		1,177 42
" bât. de l'immigration	225 00		48 45			273 45
Moose-jaw, palais de justice		367 98	182 22	3 00		553 20
Moosomin "		680 85	450 19	19 24		1,150 28
Penoka, bât. de l'immigration	100 00					100 00
Prince-Albert, bur. des terres, etc		412 65	315 00	19 30		746 95
Qu'Appelle, bât. de l'immigrat.			18 68			18 68
Red-Deer, bur. des terres, etc.	192 00		151 65			343 65
" bâtim. des immigrants			80 40			80 40
Régina, palais de justice		1,123 50	778 25	163 58		2,065 33
" bureau des terres, etc		612 56	553 17	77 92		1,243 65
" bât. de l'immigration	1 00		260 00	39 68		300 68
" résidence du lt.-gouv.		25 45		13 92		39 37
" bureau de poste		24 85	412 80	289 96		727 61
Saskatoon, bât. des immigrants			968 25			968 25
Strathcona "	180 00		120 06			300 06
Wolseley, palais de justice		24 85	429 48	34 75		489 08
" bureau des terres		540 00				540 00
Yorkton "	420 00					420 00
" palais de justice		506 25		8 35		514 60
" bât. de l'immigration			339 60			339 60
Total pour les T.N.-O. (reporté à l'état A, page 13)	3,856 50	8,841 24	9,309 46	2,563 57	402 50	24,973 27
Colombie-Britannique.						
Atlin, bureau de poste		152 25	127 50	159 21		438 96
Agassiz, ferme expérimentale			101 92			101 92
Kamloops, bureau de poste		35 45	382 02	661 99	36 00	1,115 46
Kamloops, bureau des terres		600 00				600 00

PARTIE II.—ÉTAT B.—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public, etc.—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens, etc.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique.						
Nanaïmo, bureau de poste. . . .	....	619 20	90 00	225 00	45 00	979 20
Nelson "	16 35	630 00	570 06	787 75	72 00	2,076 16
New-Westminster, salle d'exer.	....	....	108 24	....	....	108 24
" bur. de poste	....	681 05	923 36	524 67	40 12	2,169 20
Rossland, bureau de poste . . .	....	627 05	818 01	720 00	129 69	2,294 75
Vancouver, bur. des lettr. mort.	225 00	....	....	....	....	225 00
" salle d'exerc. milit.	....	1 50	24 75	....	....	26 25
" entrepôt de vérific.	900 00	....	3 69	18 09	....	921 78
" bureau de poste. . .	....	1,924 90	377 70	1,214 07	74 90	3,591 57
" bur. des colis-postaux et d'express	675 00	....	....	....	....	675 00
" douane	....	....	....	386 55	....	386 55
Victoria, bur. des évaluateurs. .	....	....	....	6 40	....	6 40
" casernes..........	....	....	19 20	....	....	19 20
" salle d'exercices milit.	....	....	19 20	....	....	19 20
" entrepôt de vérificat.	....	....	5 00	....	....	5 00
" vieille bât. de la douane	....	604 00	94 50	75 82	18 00	792 32
" magasins militaires . .	....	....	12 80	....	....	12 80
" bureau de poste......	....	3,148 80	48 40	1,147 63	49 40	4,394 23
" vieil édifice des postes	....	46 35	562 30	....	106 20	714 85
" bur. des trav. publics.	84 00	....	....	....	....	84 00
" douane..........	....	....	46 00	....	....	46 00
" hôpital de la marine. .	....	....	24 20	....	....	24 20
William's-Head, quarantaine . .	60 00	....	3,879 66	....	....	3,939 66
Total pour la Col.-Britanniq. (reporté à l'état A, p. 13)	1,960 35	9,070 55	8,238 51	5,927 18	571 31	25,767 90
Edifices publics, dép. générales	....	....	979 76	....	....	979 76
Territoire du Yukon.						
White-Horse, bureau de poste.	....	500 00	865 00	1,446 90	108 00	2,919 90
Dawson, édifices publics non répartis..........	....	....	....	....	....	88,143 18
Total pr le Yukon (reporté à l'état A, page 13)	....	500 00	865 00	1,446 90	108 00	91,063 08

ETAT C.—Indiquant les sommes prêtées par le gouvernement en vertu d'actes spéciaux du Parlement et sur la recommandation du ministre des Travaux publics, durant l'exercice financier 1904–05.

Aucun prêt n'a été fait durant le dernier exercice financier.

A. G. KINGSTON,
Comptable.

PARTIE III

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF

SUR TOUS LES

EDIFICES PUBLICS DE LA PUISSANCE

DURANT L'ANNÉE FISCALE TERMINÉE LE 30 JUIN 1905

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 10 janvier 1906.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport annuel sur les travaux exécutés aux édifices publics fédéraux pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. EWART,
Architecte en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE

ANTIGONISH

EDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice fut donnée à l'entreprise le 15 de juin 1905 ; il sera construit sur le terrain occupé par le bureau de poste actuel.

Il consistera en un corps principal de 64 pieds par 32 pieds, non compris les projections ; il aura deux étages avec soubassement et attique. Une tour, 12 pieds, s'élèvera deux étages plus haut que le corps principal, pour se terminer en un toit pyramidal. Contiguë à la bâtisse sera une annexe de 15 pieds par 32 pieds, ayant deux étages sur soubassement.

Les murs extérieurs seront de brique sur soubassement de pierre ; les toits, planchers et cloisons seront en bois. Il y aura une voûte de sureté au rez-de-chaussée et au premier étage. Le rez-de-chaussée du corps principal sera occupé par le bureau de poste, celui de l'annexe par l'entrepot de vérification et les water closets. Au premier étage il y aura des bureaux, une voûte de sûreté et des water closets, dans l'attique 6 chambres et une chambre de bain pour le gardien, dans le soubassement l'appareil de chauffage, les voutes à combustible, etc.

Plans et devis préparés par ce ministère. Surveillant de travaux, Alexander MacGillivray.

Entrepreneurs, "The Rhodes Curry Co."

BUREAU DES ÉVALUATEURS DE LA DOUANE.

Des réparations furent faites à la boiserie, plomberie et vitrage sous la surveillance de C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des bâtisses, Halifax, N.-E.

DOUANE.

La construction de cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année précédente, a progressé favorablement durant le dernier exercice financier, mais n'est pas encore terminé.

BUREAU DE L'ASSISTANT-RECEVEUR GÉNÉRAL.

Des meubles nouveaux ont été achetés pour le bureau de l'assistant-receveur général.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

La surface extérieure de la maçonnerie fut entièrement repointée et réparée ainsi que les toits en cuivre, la menuiserie intérieure, les boîtes à lettres, les fils électriques et les meubles. Les boîtes à lettres des rues furent peinturées et quelques lampes électriques, meubles, etc., fournis.

Travaux faits sous la surveillance de C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des bâtisses, Halifax, N.-E.

EDIFICE DE L'IMMIGRATION.

Un second étage fut ajouté à la partie est de cet édifice ; des cloisons intérieures furent enlevées et remplacées par de nouvelles cloisons, la bâtisse fut mise de niveau, réparée et peinturée.

Les plans ont été préparés par ce ministère et l'ouvrage fait sous la surveillance de C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur de bâtisses, Halifax, N.-E.

Entrepreneurs pour la construction de l'étage additionnel, etc., John MacInnis et fils.

LAWLOR'S ISLAND—ILE LAWLOR.

QUARANTAINE.

Bâtiment de détention 'A' de troisième classe.—Le côté sud du toît fut couvert en bardeau, les portes furent posées et peinturées. En arrière de la bâtisse, le terrain fut nivelé et ensemencé d'herbe et le sentier recouvert de gravier.

Bâtiment de détention de première classe.—Le plancher du toit fut renouvelé et le toît entier fait à neuf avec du papier et du bardeau.

Résidence de l'intendant. Le toît fut entièrement recouvert de papier et de bardeau. Les vieux chassis des fenêtres furent mastiqués et peinturés et plusieurs nouveaux carreaax de vitre posés. Un nouveau porche a été construit.

Magasin. On a posé un plafond dans la pièce d'arriére, ainsi que des rayons, le tout a été reparé.

Cinq bornes-fontaines ont été réparées.

Du gravier a été posé sur le chemin principal.

Travaux faits sous la surveillance de C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des bâtisses, Halifax, N.-E

HOPITAL POUR LE TRAITEMENT DE LA TRACHOME.

Nous avons fait l'acquisition d'un emplacement dans un faubourg d'Halifax, sur le côté ouest de la rue Gottingen, faisant partie de la propriété connue sous le nom de "jail property." Cet emplacement a 130 pieds de front sur une profondeur moyenne de 401 ; la largeur, à l'arrière, est de 165 pieds.

SYNDEY NORD.

Les meubles et fournitures du bureau de poste furent augmentés et changés ; de légers changements ont aussi été faits aux cloisons du rez-de-chaussée.

SYDNEY.

ADDITIONS À LA BATISSE FÉDERALE

Ces travaux, décrits dans mon rapport de l'année précédente, ont été complétés ; de nouveaux meubles et fournitures ont été installés dans le bureau de poste, les fils électriques et l'appareil de chauffage posés. Cette bâtisse est maintenant occupée.

Plans et devis préparés par le ministère.
Surveillant des travaux, Duncan A. Gillis.
Entrepreneurs, 'The Rhodes Curry Co.'

SYDNEY MINES.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 29 de septembre 1904, un contrat a été donné pour la construction de cet édifice lequel sera situé à l'angle de l'avenue Fraser et du terrain du chemin de fer. C'est une bâtisse de formes irrégulières, mesurant dans sa plus grande étendue, 53 pieds par 42 pieds. Les murs seront de brique avec ornements et soubassement en pierre; il y aura deux étages et demi avec soubassement, excepté la tour octogonale laquelle aura deux étages de plus. Le plancher du soubassement sera en béton, mais les autres planchers, ainsi que le toît, escaliers et cloisons seront en bois. Le toît sera recouvert, partie en tôle galvanisée et partie en goudron et gravier. Dans le soubassement seront placées la fournaise, les soutes à charbon, etc ; le rez-de-chaussée contiendra le bureau de poste, l'entrepôt de vérification, deux vestibules, une voûte de sûreté, un escalier et un lavabo; au premier étage les bureaux des douanes et du Revenu de l'Intérieur, un escalier et une chambre de toilette ; dans l'attique les appartements du gardien.

Plans et devis préparés par ce ministère. Surveillant des travaux, James Francis. Entrepreneur, James Reid.

YARMOUTH.

EDIFICE PUBLIC.

Le 30 de mars 1905, nous avons fait un arrangement pour la construction d'un étage additionnel à l'annexe, ainsi que pour divers autres changements à l'intérieur de la bâtisse.

Des réparations ont été faites à la clôture, aux entrées de l'entrepot et les barrières. Surveillant des travaux, Jas. E. Heustis, entrepreneur, Mr. Simms.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

CAMPBELLTON.

EDIFICE DES POSTES, ETC.

Le 30 de septembre 1904, un contrat a été donné pour la construction de cet édifice lequel consistera en un corps principal de deux étages et demi, en brique sur fondations et soubassement de pierre, ayant une façade de 50 pieds, sur la rue Water par une profondeur de 40 pieds, et une annexe en brique sur soubassement en pierre, construite en arrière de corps principal et mesurant 16 pieds par 25 pieds. Le soubassement est réservé pour l'appareil de chauffage, les soutes à charbon, etc. ; au rez-de-chaussée il y aura le bureau de poste, un escalier, un hall, vestibule et une entrée pour les malles. L'annexe servira d'entrepôt de vérification ; au premier étage seront les bureaux de la Douane et du Revenu de l'Intérieur, et dans l'attique les appartements du gardien. Les murs du soubassement seront doublés de brique, les murs de division du soubassement et du rez-de-chaussée seront aussi de brique, mais les autres cloisons seront en bois. Le plancher du soubassement sera en béton, mais les autres planchers, ainsi que le toit seront de bois ; le toît sera couvert en ardoise sur les pentes et en goudron et gravier sur le sommet. Il y a un lavabo et des water closets sur le premier étage et une chambre de bain dans l'attique.

Plans et devis préparés par ce ministère.
Surveillant des travaux, John Mackenzie. Entrepreneur, J. et D. A. Harquail.

SAINT-JEAN.

PARTRIDGE ISLAND (ILE AUX PERDRIX)—QUARANTAINE.

Le 26 d'aout 1904, des contrats furent donnés pour la construction d'un hôpital et de deux doubles bâtisses de détention ayant chacune deux étages, en bois, sur soubassement en pierre.

L'hôpital consiste en un corps principal, 39 pieds par 25 pieds, contenant les bureaux de l'administration, deux ailes latérales, 27 pieds de long par 21 pieds de large, contenant les salles des malades, et une aile pour la cuisine, en arrière, 28 pieds par 15 pieds. La bâtisse est chauffée à l'eau chaude ; un service d'eau froide et d'eau chaude a été posé ainsi qu'un système d'égouts.

Il y a deux bâtisses doubles de détention, chacune mesurant 148 pieds de long par 20 de large. Le soubassement, dans chaque bâtisse, n'a que 23 pieds par 15 pieds, espace réservé aux fournaises. Le rez-de-chaussée et le premier étage sont divisés de même façon, c'est-à-dire, un passage et escalier, une chambre d'attente, une chambre de bain, un lavabo et onze chambres à coucher, quatre de ces chambres ayant huit lits, une six lits et le reste quatre lits chaque. Il y a un service d'eau chaude et d'eau froide ; les bâtisses sont chauffées à l'eau chaude et un système d'égouts a été posé.

Plans et devis préparés par ce ministère et travaux faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, Saint-Jean, N.B.

Bâtiment de détention 'B.' Des réparations ont été faites à la plomberie, à la fournaise, et au tuyau de poêle ; les murs, cloisons et plafonds des halls et des lavabos ont reçu deux couches de peinture.

Bâtiment de détention 'C.' De même que dans la bâtisse ci-haut mentionnée, les plafonds, cloisons, etc., ont été peinturés ; les chassis des fenêtres furent réparés, des échelles fournies et des réparations faites à la plomberie.

Les murs extérieurs de la résidence du surintendent furent peinturés, le toit peinturé avec une peinture non inflammable, et les plafonds, portiques et verandas réparés.

Dans la résidence de l'intendant, le plâtre des murs et plafonds fut réparé, un plafond neuf fut posé dans le hall, plusieurs chambres furent tendues de papier, le hall, cuisine et portique furent peinturés, les plafonds blanchis et de légères réparations faites à la boiserie, etc.

Des réparations ont été faites à la plomberie du vieil hôpital.

Travaux faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, de ce ministère, Saint-Jean, N.B.

DOUANE.

Une grande partie du plancher en béton de l'entrepôt de la marine et des pêcheries a été renouvelée. Une salle à diner, pour les officiers de ministères, a été emmenagée ainsi qu'une chambre de bain pour le gardien. Des rayons, tiroirs, etc, ont été posés dans les voûtes de sureté du ministère des douanes, et la chambre de l'express a été améliorée, nous y avons posé des cloisons, rayons, comptoirs, etc. Des chandeliers ont été posés dans trois chambres. Les portes de l'entrée principale ont été nettoyées et revernies et les murs des passages intérieurs peinturés. Des réparations ont été faites à la maçonnerie, aux portes, aux fournaises, au toît et hublots de l'observatoire, au cuivre du toît, aux gouttières et conduits, à l'élévateur de la douane, à la plomberie, aux sonnettes électriques, serrures, vitrage, etc. Quelques meubles ont été fournis aux bureaux de l'inspecteur des poids et mesures et à celui de l'agent d'immigration.

Travaux faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

Le plancher de béton du soubassement a été réparé ainsi que les plafonds des bureaux de l'inspecteur ; des réparations ont aussi été faites aux planchers en bois de ces bureaux et à celui du bureau de distribution. Nous avons posé, à l'entrée sur la rue Princess, une porte neuve. Des améliorations ont été faites et des meubles fournis au bureau des colis en douane. Les trous de rats ont été bouchés ; les murs peints, au rez-de-chaussée, ont été nettoyés, le plafond de l'antichambre blanchi et la porte du bureau des mandats de poste lettrée. Le toît en cuivre a été réparé et les gouttières et conduits nettoyés. Des réparations ont été faites à l'élévateur du fret, à la plomberie, aux boîtes à lettres, à l'appareil de chauffage, aux sonnettes, vitrage, meubles, etc. Un cabinet a été fourni pour le bureau du surintendant des courriers sur chemins de fer, et quelques petits meubles pour les autres bureaux.

Travaux faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

CAISSE D'ÉPARGNES.

De légères réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, au mât de pavillon, etc., les murs intérieurs ont été peinturés, vernis ou tendus de papier et les plafonds blanchis.

Travaux faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, de ce ministère Saint-Jean, N.-B.

BATISSES DE L'IMMIGRATION.

Ces bâtisses se composent de la bâtisse de l'immigration, la propriété de ce ministère et de l'entrepôt n° 4, la propriété de la cité, affermé à ce ministère. Une partie de la première bâtisse a été emménagée pour un hopital, ce qui a nécessité la construction de cloisons, etc., pour les chambres à coucher, la salle à diner, la cuisine, etc.; nous y avons posé des poêles à cuisine, bains, désinfecteurs, water closets, lavabos, persiennes, appareils contre les incendies, lampes électriques, etc. Les murs, cloisons, plafonds et boiserie ont été réparés, peinturés et blanchis. Les appartements de la matrone ont été agrandis, des meubles fournis, ainsi que des tapis, rideaux, persiennes, bains, et les murs ont été peinturés et les plafonds blanchis.

Dans la bâtisse de l'entrepôt, des réparations considérables ont été faites à la plomberie, aux égouts et à l'appareil de chauffage.

Travaux faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

SAINT-JEAN, NORD, (PORTLAND).

BUREAU DE POSTE.

Le 15 février 1904, cette bâtisse a été vendue par le gouvernement au Dr. J. E; Maher, mais le ministère des postes a continué à occuper ses bureaux durant l'année depuis, le bureau de poste a déménagé.

SAINT-JEAN, OUEST, (CARLETON).

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites au toît en ardoise, ainsi qu'à la boiserie, aux câdres des portes extérieures, à la plomberie et aux poêles. Les murs intérieurs, au rez-de-chaussée, ont été peinturés, les plafonds blanchis et la boiserie vernie.

Travaux faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Excepté dans le bureau de poste, tous les murs intérieurs, cloisons et plafonds ont été nettoyés et planchis. Les portes de l'entrée principale et celles de l'entrepôt de vérification ont été nettoyées et huilées ; du lettrage a été fait sur les portes des bureaux de la douane (long room et bureau de l'inspecteur). Cinq lampes Grayson ont été fournies.

Travaux faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

SUSSEX

DÉPÔT D'ARMES.

Des réparations ont été faites à la cheminée, aux portes et à la boiserie sous la surveillance de D. H. Waterbury, de ce ministère, Saint-Jean, N.B.

TRACADIE

LAZARET.

Une partie du soubassement a été divisée de manière à former deux chambres entre lesquelles un appareil de désinfection à vapeur a été installé. Des réparations ont été faites aux cuves à laver à vapeur, à la plomberie, à l'appareil de chauffage, aux water closets et à la pompe.

Travaux faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

WOODSTOCK

DÉPÔT D'ARMES.

Le 25 octobre 1904, un contrat fut passé pour la construction de cet édifice, situé sur la rue Chapel et s'étendant jusqu'à la rue Charlotte, en arrière. Il est construit sur l'emplacement de l'ancien patinoir, dont le toit et la charpente serviront en partie pour la salle d'exercices militaires et pour la remise de l'artillerie. Cet édifice consiste en une salle d'exercices 95 pieds de long par 60 de large, ayant deux bas-côtés servant de remises pour les fourgons et voitures de l'artillerie ; en avant, sur la rue Chapel, est une bâtisse de brique, 98 pieds de front par 45 pieds de profondeur. La façade sur les 40 pieds du centre, a trois étages de haut, le reste, de chaque côté, deux étages. Dans le soubassement seront placées les fournaises et les soutes ; au rez-de-chaussée les voitures du génie, harnais, chambres de l'officier d'ordonnance et de l'officier commandant ; sur le premier plancher la salle d'armes du génie, une chambre de lecture, deux salles d'armes de l'infanterie, chambres de l'officier d'ordonnance et de l'officier commandant de l'infanterie et un lavabo ; au second étage les quartiers du gardien. En arrière et s'étendant jusqu'à la rue Charlotte, est la remise de l'artillerie, 30 pieds par 95 pieds, dont 30 pieds par 60 pieds a un étage additionnel contenant la salle d'armes de l'artillerie, les chambres de l'officier d'ordonnance et de l'officier commandant et une chambre de récréation. Les murs du soubassement seront en béton ; les murs de la bâtisse sur la rue Chapel seront en brique et les autres murs en bois, lambrissés en brique. Il n'y aura un soubassement que sous une partie de la bâtisse sur la rue Chapel.

Plans et devis préparés par ce ministère.
Surveillant des travaux, James E Drydale.
Entrepreneur, Williamson Fisher.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

SOURIS.

EDIFICE PUBLIC.

Le 26 de janvier 1905, nous avons fait l'acquisition d'un terrain pour cette bâtisse ; ce terrain a 63 pieds de front sur la rue Main et 100 pieds de profondeur. Les plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées.

PROVINCE DE QUEBEC.

ACTON VALE.

BUREAU DE POSTE.

Cette batisse, décrite dans mon rapport de l'année précédente, est maintenant presque terminée ; nous sommes occupés à présent à l'emmenager et à y poser un appareil de chauffage.

Plans et devis préparés par ce ministère. Surveillant des travaux, Octave Bernard. Entrepreneur, Joseph Bourque.

LEVIS.

QUARANTAINE DES ANIMAUX.

Une armoire et une cheminée ont été construites dans les quartiers des employés. Travaux faits sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux. Québec.

EDIFICE PUBLIC.

Le 3 de février 1905, un contrat fut passé pour la construction de cet édifice lequel aura 2½ étages, en brique avec ornementations en pierre, sur soubassement en pierre mesurant 64 pieds de profondeur par 45 pieds de front, avec une annexe, en arrière, un étage et soubassement, 43 pieds par 20 pieds. Sur la façade il y aura une tour de 15 pieds carrés, quatre étages de haut et soubassement. Dans le soubassement il y aura l'appareil de chauffage, les soutes et une voute de sureté en brique. Le rez-de-chaussée du corps principal, excepté 15 pieds à l'arrière, sera occupé par le bureau de poste ; l'arrière contiendra l'escalier, une voute de sureté, l'entrée des malles et un lavabo ; l'annexe contiendra l'entrepot de vérification. Au premier étage seront les bureaux de la douane, une voute de sureté, un lavabo et l'escalier ; l'attique sera occupé par le gardien. Le plancher du soubassement sera en béton, mais les autres planchers ainsi qne le toît et les cloisons ser le premier étage et dans l'attique seront de bois ; les autres cloisons ainsi que le lambris intérieur du soubassement seront en brique. Les toîts inclinés seront couverts en métal et les autres en goudron et gravier.

Plans et devis préparés par ce ministère.
Surveillant des travaux, L. Auger.
Entrepreneur, Joseph Couture.

LONGUEUIL.

BUREAU DE POSTE.

Cette bâtisse est située sur la rue Chambly et mesure 38 pieds de front par 29 pieds de prafondeur ; la construction en fut donnée à l'entreprise le 28 septembre 1904. Elle consistera en une bâtisse de un étage et demi sur soubassement en pierre. Le plancher du soubassement sera en béton, mais les autres planchers, toît, corniche, cloisons et escaliers seront en bois. Les toîts inclinés seront recouverts en tôle galvanisée, et le dessus en goudron et gravier. Le soubassement contiendra l'appareil de chauffage, les soutes, etc. ; le rez-de-chaussée sera occupé par le bureau de poste, un escalier, un hall et lavabo ; au premier étage il y aura quatre chambres et un escalier ; dans l'attique trois chambres, bain, water closet et escalier.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Alfred Préfontaine, architecte.

Entrepreneur, Joseph Bourque.

MONTRÉAL.

HÔTEL DE LA DOUANE.

Des réparations considérables ont été faites aux water closets, des bols et urinoirs neufs furent posés ; des planchers en tuiles furent posés ainsi que des petites cloisons en ardoise et des tuyaux de ventilation. Une chambre de toilette fut emmenagée pour l'usage du gardien ; des réparations ont été faites à la plomberie et aux tuyaux en fer du service d'eau ; plusieurs bassins, robinets, etc., ont été fournis. La lumière électrique a été posée dans une partie de la bâtisse ; des meubles, tels que tables, pupîtres, chaises, tapis, etc., ont été fournis.

Les trottoirs ont été réparés, nivelés et les joints remplis au ciment ; le toît a été réparé à plusieurs endroits.

Travaux faits sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal.

EDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Des réparations ont été faites au service d'éclairage et plusieurs lampes ont été ajoutées, ainsi que des cheminées en mica, manteaux, etc. Les toîts ont été réparés ainsi que les conduits de gaz, water closets, urinoirs, etc.

Travaux faits sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations générales ont été faites à l'intérieur de la bâtisse, les murs et plafonds ont été réparés et blanchis ; la boiserie, châssis des fenêtres, portes, etc., ont été réparés, peinturés ou vernis. Des barres de fer ont été posées dans plusieurs fenêtres. Des tables, pupîtres, chaises, casiers, etc., ont été fournis pour le bureau des courriers sur chemins de fer. Une entrée pour les malles a été faite sur la rue Fortifications. Tous les moteurs électriques ont été réparés ; les câbles d'acier des élévateurs ont été renouvelés ; des râteliers pour les sacs de la malle et des casiers ont été fournis au département des facteurs.

Travaux faits sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux publics, Montréal.

BUREAU LE POSTE 'B', RUE STE-CATHERINE.

Une enseigne a été fournie, du lettrage en or a été fait dans les fenêtres et sur les portes, plusieurs rideaux ont été posés dans les fenêtres ainsi que des grilles en fer aux portes d'entrées des malles, etc. Travaux faits sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal

BUREAU DES FACTEURS, 333 RUE SAINT-LAURENT

Le comptoir a été réparé, les murs et plafonds blanchis, la boiserie, portes, et câdres de fenêtres peinturés.

Travaux faits sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux, Montréa.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des réparations considérables ont été faites ; les water-closets, sur chaque étage, ont été pavés en tuiles et on y a aussi posé des "dados" en tuiles et des petites cloisons en ardoise. Des robinets pour l'eau chaude et pour l'eau froide ont été posés dans toutes les chambres de water-closets ; trois nouvelles cuves, avec services d'eau chaude et d'eau froide, ont été posées dans la buanderie ; une cuve, doublée en cuivre, a été installée pour le lavage des chassis de fenêtres. Les six élévateurs pour le fret ont été renouvelés ; l'appareil de chauffage a été réparé ; des water closets additionnels ont été posés dans le soubassement et dans la chambre de l'assistant gardien. Un système complet d'éclairage à l'électricité avec lampes à arc, etc., a été installé. Le toit a été recouvert avec du fer galvanisé. La bâtisse fut nettoyée entièrement ; les murs et plafonds furent réparés et blanchis ; toute la boiserie, portes, câdres des fenêtres, etc., furent peinturés ; des additions furent faites aux comptoirs avec vitrage ; des rayons furent posés à plusieurs endroits, ainsi que des tapis, linoleum, etc. Les trottoirs de pierre furent nivelés et les joints remplis au ciment.

Travaux faits sous la surveillance de C. Desjardins, commis de travaux publics, Montréal.

NOUVEL HÔPITAL DES IMMIGRANTS.

Des réparations considérables ont été faites à cette bâtisse ; les murs et plafonds ont été réparés et blanchis ; la boiserie, etc., peinturée ; des cloisons en vitre furent posées dans plusieurs chambres ; des water closets, urinoirs, bains, etc., furent posés ; des chaises, tables, armoires, lits de fer, poêles, batterie de cuisine, etc., furent fournis. Une buanderie fut emmenagée, des cuves avec eau chaude et eau froide y furent installées. Les conduits d'eau furent remplacés par des conduits plus gros en fer galvanisé. Les vérandas, les escaliers, clôtures, etc., furent réparés. Un trottoir fut construit à l'entrée privée. Travaux faits sur la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal.

QUÉBEC.

QUARTIERS DU GOUVERNEUR-GÉNÉRAL.

Une soute à charbon a été construite, des réparations ont été faites à la plomberie, aux sonnettes électriques et au système d'éclairage ; quelques meubles ont été réparés et vernis, et l'intérieur de la bâtisse nettoyé et mis en bon état en prévision de la visite annuelle de Leurs Excellences.

Travaux faits sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

ATELIERS DE L'ARTILLERIE.

Les gouttières, brisées par la glace, ont été renouvelées sous la surveillance de Ph, Béland, commis des travaux, Québec.

ÉDIFICE DE LA DOUANE.

Des sonnettes et horloges électriques ont été installées ; un nouveau conduit d'eau se raccordant au conduit principal de la ville a été posé ; plusieurs chambres ont été tendues de papier peint et du linoleum fourni.
Travaux faits sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

BUREAU DE MESUREURS DE BOIS.

Une nouvelle fournaise a été posée, plusieurs chambres tendues de papier et peinturées et du linoleum fourni.
Travaux faits sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Des fondations neuves et trappes ont été construites pour l'élévateur ; plusieurs des solives et poutres transversales du soubassement ont été renouvelées ; un plancher en bouleau a été posé au second étage et une cloison construite.
Travaux faits sous la surveillance de Ph. Béland, commis de travaux, Québec.

BATISSE DE L'IMMIGRATION (JETÉE LOUISE).

Un grand passage couvert a été construit de la bâtisse au quai ; une fournaise et radiateurs ont été installés pour chauffer les chambres des employés ; la bâtisse a été agrandie en avant et en arrière et un tuyau, avec pompe à bras et réservoir, a été posé du puits à la bâtisse.
Travaux faits sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

BUREAU DE POSTE.

Les planchers, sur le premier étage, ont été renouvelés en briques et huilés, les bureaux du Surintendant des Courriers sur chemins de fer ont été tendus de papier, peinturés et des meubles fournis. Au second étages, deux bureaux ont été emménagés pour le service télégraphique, un lavabo avec water closets a aussi été installé et des cloisons ont été construites pour séparer ces bureaux des appartements du gardien.
Travaux faits sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

HOPITAL POUR LE TRAITEMENT DE LA TRACHOME.

Le 1er de mai 1904, partie des lots cadastrals nos 2427 et 2428 et bâtisses furent achetés ; ce terrain est situé sur le côté nord de la rivière Saint-Charles. L'hotel fut changé en hopital ; le soubassement fut creusé, un plancher en béton posé et les murs exterieurs étayés en béton. La brique des murs extérieurs, lesquels sont en bois lambrissé en brique, fut réparée ; les cloisons intérieures furent en grande partie changées ; plusieurs planchers furent réparés, et des portes et fenêtres nouvelles percées. Des bains,

water closets, éviers et bassins furent posés, les égouts et le service d'eau furent raccordés aux services de la ville. La lumière électrique fut installée et la batisse nettoyée, peinturée et teinté.

Le 28 avril 1905, la bâtisse fut entièrement détruite par le feu et la bâtisse de la salle de concert fut emménagée en hopital. Les travaux nécessaires tels que égouts, bains, cloisons, plomberie, service d'eau. etc., etc., furent faits sous la surveillance de Ph Béland, commis des travaux, Québec.

BUREAU DES POIDS ET MESURES.

Un appareil de chauffage a été posé, les égouts renouvelés, la cave nettoyée et planchéiée, un plancher en bouleau posé sur toute l'étendue du rez-de-chaussée, des cloisons en vitre construites, et une grande quantité de peinturage, etc., fait. Travaux faits à la journée sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

SAINT-HENRI.

BUREAU DE POSTE.

Les appartements du gardien ont été reparés, les murs et plafonds blanchis, la boiserie etc., peinturée. Travaux faits sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal.

SAINT-HYACINTHE.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le 25 de mars 1905, un contrat fut passé pour la construction de cette bâtisse qui sera en brique avec ornementation en pierre et sur soubassement en pierre. Elle consistera en une salle d'exercices, 147 pieds par 75 pieds à l'intérieur ; sur un côté sera construite une annexe de deux étages, ayant 166 pieds par 27 pieds non comprise une tour octogone de 19 pieds de diamètre et trois étages de haut. Une partie de l'annexe, 72 pieds par 27 pieds, y compris la tour, sera creusée afin d'y installer les fournaises et les soutes à charbon.

Sur le rez-de-chaussée de l'annexe il y aura douze salles d'armes, des lavabos, escaliers, etc. Au premier étage seront installés la galerie de tir, la chambre de lecture, l'ordinaire des officiers, l'ordinaire des sergents et les appartements du gardien. Les murs de division seront en brique, la charpente de la salle d'exercice, de la galerie et du toit, en fer, le plancher de la salle en blocs de bois posés sur fondation en béton ; le plancher du soubaissement sera en béton et les autres en bois, ainsi que le toit et quelques cloisons. Le toit de la salle d'exercices sera couvert en fer galvanisé et les autres toits en feutre et gravier.

Plans préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Francis Renaud.

Entrepreneurs, Paquet et Godbout.

BATISSE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cette bâtisse décrite dans mon rapport de l'année précédente, a été aménagée, le service d'eau, l'appareil de chauffage et la lumière électrique installés.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, John Armour.

Entrepreneur, Pequet et Godbout.

Entrepreneur pour l'appareil de chauffage, J. Thérien.

SAINT-LOUIS DU MILE-END

BUREAU DE POSTE.

La construction de cette bâtisse a été donnée à l'entreprise le 23 août 1904. Elle aura deux étages avec soubassement et attique, et mesurera 42 pieds par 41 pieds, non compris le porche sur la façade. Le soubassement sera de pierre, de même que les angles de la façade, les ornements du rez-de-chaussée, la partie inférieure des corniches supportant les goutières, les seuils des fenêtres, les linteaux, les murs du porche, marches, etc. ; le reste des murs extérieurs sera de brique. Le plancher du soubassement sera en béton, mais les autres planchers, toit, cloisons et escaliers seront en bois. Le toit incliné sera couvert en ardoise, le toit plat, en goudron et gravier. Le haut de la corniche sera en cuivre. Il y aura des ornementations en fer sur le haut du toit. Les fournaises, soutes au charbon, etc., seront installés dans le soubassement ; le rez-de-chaussée contiendra le bureau de poste, les bureaux de la douane, l'entrepôt de vérification et l'escalier ; sur le premier étage il y aura cinq chambres, une chambre de bain et un escalier, dans l'attique six chambres.

Plans et devis préparés par ce ministère et travaux sous la surveillance de Perrault et Lesage, architectes, Montréal.

Entrepreneurs, J. B. Pauzé et Cie.

TERREBONNE

BUREAU DE POSTE.

La construction de cette bâtisse fut donnée à l'entreprise le 25 de novembre 1904. La bâtisse qui aura 40 pieds de front par 31 pieds de profondeur, sera construite à l'angle des rues Saint-Pierre et Saint-André. Elle sera de pierre, deux étages avec soubassement et attique. Le plancher du soubassement sera en béton, mais les autres planchers ainsi que le toit, escaliers et cloisons seront en bois. Le toit incliné sera couvert en bardeau métallique, le sommet plat en goudron et gravier.

Le soubassement contiendra les fournaises, les soutes, etc. ; le rez-de-chaussée le bureau de poste, l'escalier et le lavabo ; le premier étage, quatre chambres et un passage ; l'attique, trois chambres, une chambre de bain, water closet, escalier et passage.

Plans et devis préparés et travaux surveillés par Lacroix et Piché, architectes, sous la direction de ce ministère.

Entrepreneur, Ernest Paquet.

THETFORD MINES

ÉDIFICE PUBLIC.

Cette bâtisse décrite dans mon rapport de 1904, est maintenant complétée. Nous sommes engagés à poser l'appareil de chauffage et les meubles nécessaires.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Antoine Grégoire.

Entrepreneurs. Dussault et Pageau.

Entrepreneur pour l'appareil de chauffage, A. Beauchêne.

Entrepreneur pour le système d'éclairage à l'électricité, L. J. S. Rousseau.

TROIS-RIVIÈRES.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Le 1er de mai 1905, un contrat fut donné pour la construction de cet édifice qui sera en brique avec ornementations et fondations en pierre. Il consistera en une salle d'exercices, 155 pieds par 71 pieds, mesure intérieure, et une annexe de trois étages, de la même longueur que la salle et 27 pieds de large, avec le soubassement contenant les fournaises, les soutes, salle de récréation et magasins ; au rez-de-chaussée il y aura sept salles d'armes, la chambre de l'officier commandant et les magasins du quartier-maître ; au premier étage une chambre, anti-chambre, etc. ; dans l'attique, les appartements du gardien.

Les murs intérieurs seront en brique ; les planchers seront en bois, excepté dans le soubassement où ils seront en béton ; plusieurs cloisons, le toît et les escaliers seront aussi de bois. Les supports du toît de la salle seront en fer, les fondations du plancher, en béton ; le toît de la salle sera recouvert en métal, celui de l'annexe, en goudron et gravier.

Plans et dévis préparé par ce ministère.

Surveillant des travaux, Emile Tanguay, architecte.

Entrepreneurs, Joseph Bourque et Cie.

VALLEYFIELD.

EDIFICE PUBLIC.

Cette batisse, décrite dans mon rapport de l'année précédente, sera bientôt terminée.

Nous sommes à présent engagés à poser un appareil de chauffage à l'eau chaude, à installer la lumière électrique et à fournir les meubles nécessaires pour les différents bureaux.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Edmond Lemay.

Entreprenenr, Théodore Bélanger.

PROVINCE D'ONTARIO.

ALEXANDRIA.

BUREAU DE POSTE.

Cette bâtisse décrite dans mon rapport de 1904, est maintenant complétée ; nous sommes engagés à poser l'appareil de chauffage à l'eau chaude et les meubles nécessaires.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, John R. Chisholm.

Entrepreneur, Joseph Bourque.

Entrepreneur pour les meubles du bureau de poste, W. C. Room.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, Martel et Langelier.

BOWMANVILLE.

EDIFICE PUBLIC.

Cette bâtisse, décrite dans mon rapport de 1903-4, est complétée, emmenagée et occupée. Un appareil de chauffage à l'eau chaude et la lumière électrique y ont été installés.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Ferdinand B. Whiting.

Entrepreneur, Wm. Stuart.

BRIDGEBURG.

BUREAU DE POSTE.

Le 3 d'octobre 1904, un contrat fut passé pour la construction de cette bâtisse qui se composera de deux étages et demi en brique, sur soubassement en pierre lambrissé en brique. La bâtisse mesure 55 pieds par 45 pieds, et est divisée en deux parties égales par les murs du hall de l'escalier, lesquels sont en brique et montent des fondations au toît. Le soubassement contient les fournaises, les soutes à combustible, lavabos, escalier et quatre autres chambres ; le rez-de-chaussée, le bureau de poste, le bureau de l'express, trois autres bureaux et une voûte de sureté ; le premier étage, trois chambres et l'escalier ; dans l'attique, les appartements du gardien. Le plancher du soubassement est en béton, mais les autres planchers, les toîts et la plus grande partie des cloisons sont en bois. Le toît incliné est couvert en bardeau métallique, le sommet plat, en tôle galvanisée.

Plans et devis préparés par ce ministère. Surveillant des travaux, Thos. H. Allen. Entrepreneurs, Cutter et Vanderbury.

BRANTFORD.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Les travaux que nous faisons à cette bâtisse, décrits dans mon rapport de 1903-4, se continuent et nous espérons qu'ils seront terminés au commencement du prochain exercice financier. Les plans ont été préparés pour l'appareil de chauffage à l'eau chaude.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, L. H. Taylor, architecte.

Entrepreneurs, Schultze Bros. Co'y.

BUREAU DE POSTE.

Des changements ont été faits à l'extérieur de la bâtisse, de même que des additions, changements, etc., aux meubles et aux emménagements extérieurs.

Travaux faits sous la surveillance de L. H. Taylor, architecte.

BURFORD.

DÉPÔT D'ARMES.

Un emplacement sur la rue King a été acheté, mesurant 90 pieds de front par 150 de profondeur, et borné à l'est par la rue William. Le 19 de septembre la construction de cet édifice fut donnée à l'entreprise. La bâtisse sera de bois, lambrissée en brique, sur fondations de pierre. La façade aura trois étages et soubassement, 49 pieds par 23 pieds ; la partie en arrière, deux étages, 45 pieds par 32 pieds. Le soubassement contiendra un jeu de quilles, une galerie de tir, les fournaises et les soutes à charbon ; le rez-de-chaussée sera occupé par les salles d'armes de la cavalerie, les magasins du service de mobilisation, une chambre pour les officiers et une autre pour les sergents ; le premier étage contiendra une chambre de lecture et deux chambres ; le troisième étage, deux petites chambres pour emmagasinage. La bâtisse est chauffée à l'eau chaude et éclairée au gaz acétylène.

Surveillant des travaux, L. H. Taylor, architecte.

Entrepreneurs pour la bâtisse, appareil de chauffage, etc., Nagle et Mills.

Entrepreneur pour système d'éclairage, D. C. Wallace.

CHATHAM.

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

La construction de cet édifice a été donnée à l'entreprise le 30 de janvier 1905. Il sera situé sur la rue Colborne, entre la rue Wellington et la crique McGregor ; il aura 160 pieds de front par 111 pieds de profondeur, non compris les projections des deux bastions, et consistera en une salle d'exercices, 75 pieds de large et de la longueur entière de la bâtisse, et d'une section de deux et trois étages, sur soubassement, 28 pieds de large sur la longueur totale de la bâtisse, non compris les projections. Les sections de trois étages comprendront les 45 pieds de chaque extrémité de la façade, y compris les bastions, lesquels auront 14 pieds de diamètre. Le soubassement des sections de deux et trois étages contiendront une salle de récréation, deux chambres pour les fournaises, deux soutes à charbon, deux magasins, un lavabo et un escalier. Au rez-de-chaussée il y aura sept salles d'armes, le bureau de l'officier commandant, le magasin du quartier-maître, un lavabo et water-closets, l'escalier et l'entrée principale de la salle d'exercices. Au premier étage il y aura l'ordinaire des officiers, une chambre de lecture, anti-chambre, etc., etc ; et au deuxième étage, les appartements du gardien. Les murs seront de brique avec ornementations en pierre et sur soubassement en pierre ; les murs des divisions intérieures seront en brique de même que le lambris des murs du soubassement. Le plancher de la salle d'exercices sera fait de blocs de bois, posés sur fondations en béton ; les supports du toit seront en bois et en fer et le toit en bardeau métallique. Les planchers dans les sections de deux et trois étages, seront en bois, excepté dans le soubassement, le toit sera aussi de bois couvert avec du goudron et gravier.

Plans préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, F. J. Rutley et fils, architectes.

Entrepreneurs, J. Pigott et fils.

COBOURG.

DÉPOT D'ARMES ET REMISE D'ARTILLERIE.

Cette bâtisse, décrite dans mon rapport de 1904, est terminée ; nous sommes à présent engagés à y installer un appareil de chauffage à l'eau chaude, ainsi que les meubles, etc., nécessaires.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Architecte résident, C. Carruthers.

Entrepreneur, David S. Booth.

HAWKESBURY.

BUREAU DE POSTE.

La construction de cet édifice a été donnée à l'entreprise le 18 de janvier 1905.

Cette bâtisse aura deux étages et demie, en brique avec ornementations de pierre et sur soubassement de pierre ; elle mesurera 39 pieds de front par 29 et 6 pouces de profondeur ; en arrière sera construite une annexe, 24 pieds par 15 pieds de large, sur fondations de pierre. Le soubassement est réservé aux fournaises, soutes à charbon, etc ; le rez-de-chaussée du corps principal sera occupé par le bureau de poste ; il y aura l'escalier, les water-closets et trois portiques ; l'annexe servira d'entrepot de vérification ; au premier étage seront situés les bureaux de la douane, et dans l'attique, les appartements du gardien. Le plancher du soubassement sera en béton, mais les autres planchers, le toit et cloisons seront de bois. Le toit incliné sera couvert en bardeau métallique et le dessus plat, avec du goudron et gravier.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Hilaire Maranda.

Entrepreneur, Robert Cameron.

KINGSTON.

DOUANE.

Un bureau a été fourni à l'évaluateur et une horloge posée dans le bureau de la douane (long room). Des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, à la plomberie, au vitrage, conduits de gaz, persiennes et clôtures.

Travaux faits sous la surveillance de Arthur Ellis, architecte, Kingston.

BUREAU DE POSTE.

Les boîtes à lettres, dans les rues de la ville, ont été peinturées et vernies. Une horloge a été posée dans le bureau des mandats de poste ; les mats de pavillon ont été renouvelés ; des réparations, changements et additions ont été faits aux meubles, vitrage, plomberie, appareil de chauffage, système d'éclairage, boîtes à lettres, rayons, services d'eau, etc.

Travaux faits sous la surveillance de Arthur Ellis, architecte, Kingston.

ÉCURIE DE LA BATTERIE DE CAMPAGNE 'B'.

Le 8 d'avril 1905, la construction de cette bâtisse a été donnée à l'entreprise. L'écurie sera construite en bois sur pilotis de cèdre, le toit sera couvert en métal et les cheminées seront en brique. Le corps principal mesurera 53 pieds par 48 pieds et les deux sections latérales chacune 66 pieds par 32 pieds. Le corps contiendra quatre remises pour harnais, deux magasins de grain et un grand hall d'entrée, au dessus un fenil ; les ailes seront divisées, longitudinalement, par un passage ayant douze entre-deux de chaque côté. Un système d'égoutement et le service d'eau seront posés.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Architecte et surveillant des travaux.

Arthur Ellis.

Entrepreneur, David Booth.

ÉCURIES AU COLLÈGE MILITAIRE.

La construction de cette bâtisse a été donnée à l'entreprise, le 9 de mai 1905.

C'est une bâtisse de brique sur fondations de pierre, deux étages de haut, 98 pieds par 38 pieds, non compris une projection de deux pieds par trente pieds dans le centre du mur d'arrière. Les 30 pieds du centre du rez-de-chaussée sont divisés en deux chambres, un magasin de grain et une remise pour les harnais ; un passage de 12 pieds s'étend d'un bout à l'autre de la bâtisse ; le reste du rez-de-chaussée, sur chaque côté du passage, est divisé en entre-deux ; l'étage supérieur sert de fenil. Les murs et cheminées sont de brique sur fondations de pierre ; le plancher du rez-de-chaussée est en béton, le plancher supérieur et le toit en bois, ce dernier est couvert en métal. Les égouts, le service d'eau et les ferrures nécessaires ont été posés.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Architecte surveillant des travaux, Arthur Ellis, Kingston.

Entrepreneur, H. W. Watts.

OSHAWA.

BUREAU DE POSTE.

Le 2 de septembre 1904, un contrat fut passé pour la construction de cette bâtisse, à l'angle des rues Willington et King.

C'est une bâtisse de deux étages et demi en brique, avec ornementations et soubassement en pierre. Le corps principal mesurera 54 pieds et 6 pouces par 37 pieds et 6 pouces, avec une tour de 15 pieds carrés et trois étages de haut. Une annexe de un

étage, 21 pieds 6 pouces par 25 pieds, sera construite en arrière. Le plancher du soubassement sera en béton, mais les autres planchers, le toît, l'escalier et les cloisons seront en bois. Les faces inc'inées du toit seront couvertes avec du bardeau métallique, le dessus avec du goudron et gravier.

Les fournaises, soutes, magasins, etc., seront placés dans le soubassement ; le rez-de-chaussée du corps principal sera occupé par les postes ; il y aura une voûte de sureté, deux vestibules et un escalier, dans l'annexe, l'entrepôt de vérification et les lavabos. Sur le premier étage il y aura 5 chambres, un lavabo, escalier et passage, dans l'attique, six chambres, chambre de bain, escalier et couloir.

Plans, etc., préparés par ce ministère. Surveillant des travaux, Wm Holland. Entrepreneur, W. J. Frich.

OTTAWA,

EDIFICE DES ARCHIVES DE L'ÉTAT.

La construction de cette bâtisse a été donnée à l'entreprise le 28 de septembre 1904 ; elle sera érigée sur la propriété du gouvernement, à la Pointe Nepean.

Cette bâtisse, lorsque terminée, aura trois étages et soubassement, et mesurera 100 pieds de long par 50 pieds de large.

Le soubassement sera en pierre à chaux et les autres murs en pierre de sable de Nepean, avec ornementations en pierre à chaux. Les planchers et le toit seront en fer et béton et, les matériaux employés dans la construction générale seront, autant que peut ce faire, non-combustibles.

La bâtisse sera divisée, au centre, de haut en bas, par un hall de 15 pieds de large, dont la partie d'arrière contiendra l'escalier entourant un élévateur ; la partie d'avant, laquelle servira de magasin dans le soubassement, deviendra un vestibule au rez-de-chaussée et un bureau aux étages supérieurs.

Dans le soubassement il y aura un atelier de reliure, un bureau de distribution, un bureau pour la réception des colis, un bureau, un lavabo, trois chambres pour le gardien, une chambre pour les fournaises et les soutes à charbon.

A droite de l'entrée principale, sur les trois étages supérieurs, l'espace n'est pas divisé, excepté un petit bureau de distribution, 12 pieds par 18 pieds. A gauche de l'entrée, au rez-de-chaussée, il y a cinq chambres et un couloir, mais aux étages supérieurs l'espace est libre.

Plans et devis préparés par Band, Burritt, Meredith et Cuart, architectes. Surveillant des travaux, Pat. Canty. Entrepreneur, W. H. MacGillivray.

FERME EXPÉRIMENTALE.

Des sonneries électriques ont été posées dans trois des résidences, et la grille de cheminée, dans la résidence du Directeur, a été réparée.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère.

BUREAU DU RECENSEMENT, ANGLE DES RUES SPARKS ET O'CONNOR.

Cette bâtisse est louée au gouvernement. Nous y avons installé vingt-six lumières électriques additionnelles.

EDIFICE DE L'EST.

La chambre du Conseil Privé a été nettoyée, peinturée et les meubles réparés.

Cinq chambres nettoyées et teintées dans le ministère des Finances, cinq dans le ministère des Affaires des Sauvages, une chez l'Auditeur Général, deux au Secrétariat d'Etat et une au Conseil Privé. Posé un plafond neuf dans la grande chambre des Affaires des Sauvages, et un plancher dans une chambre du Conseil Privé. Fourni 34 articles d'ameublement et réparé 26 autres. Fourni 26 verges en cuivre et rideaux et trois coussins de chaise. Lettré 61 enseignes, peinturé 97 vitres, réparé 60 articles

d'ameublement et fourni et peinturé quantité de rayons. Des casiers et meubles en acier ont été fournis au Secrétariat d'Etat et aux affaires des Sauvages. Des réparations ont été faites aux conduits d'air, aux égouts, au plancher de béton et au conduit d'eau principal. Des bassins ont été posés dans les chambres n° 42, 47, 54 et 63. Les chambres n° 58 et 62 ont été raccordées par des cloches électriques aux voûtes du trésor. Des fils téléphoniques ont été posés pour les chambres n° 105, 107 et 109. Un raccordement fut fait avec les conduits de vapeur, dans le soubassement, et un calorifère fut posé dans le couloir du Conseil Privé. Fourni 7 lampes électriques portatives, 21 lampes suspendues, deux lampes à méridien et trois électroliers de six lampes.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère.

Surintendant, John Shearer, Jr.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Réparé les égouts, fourni trois armoires, réparé quelques meubles, fourni un poêle à gaz pour les appartements du gardien, etc.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère.

Surintendant, John Shearer, Jr.

TERRAINS DU GOUVERNEMENT.

Sur le Chemin des Amoureux une bâtisse en béton a été construite, et on y a emmenagé des lavabos et water-closets pour dames et messieurs. La vieille remise des outils, au nord de la statue de la reine, a été démolie et remplacée par une construction en béton dont le sommet plat forme un joli point de vue. La plate-forme, à la fontaine en tête de lion, a été agrandie et un garde-fous en fer posé. L'esplanade, en face de l'édifice du Parlement, a été pavée et une partie de la pelouse, près du kiosque, a été nivelée et renouvelée. Le service d'eau pour l'arrosage des terrains a été prolongé et augmenté. Une nouvelle fontaine a été placée dans le parc de la côte Major, et une autre dans le petit lac du même parc. Sur le parc de la côte Major nous avons posé des sièges neufs, nivelé et renouvelé une partie des pelouses, planté des arbres, arbrisseaux, herbacées, fougères et fleurs sauvages. Nous avons aussi fait l'acquisition de nouvelles plantes pour les serres-chaudes.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère.

HOTEL DU GOUVERNEMENT.

Une bâtisse de 80 pieds par 42 pieds a été construite sur la pelouse, pour servir de salle de réveillon et de promenade à l'occasion de bals d'Etat ; elle est reliée au corps principal par un passage couvert. Les travaux nécessaires pour mettre l'attique à l'épreuve du feu ont été poursuivis. Une pout e en acier a été posée pour supporter les soliveaux du plancher de la salle de billard, et le plancher a été renouvelé en bois dur. Les murs de la glacière ont été renouvelés. La bâtisse servant d'abri au patinoir, a été agrandie, sa capacité a été doublée, et la bâtisse entière a été peinturée, réparée et des lumières additionnelles posées. Deux cheminées furent défaites et reconstruites, les joints de la maçonnerie, sur la façade sud, furent tirés à neuf, le plancher en béton de la bâtisse des bouilloires exhaussé et les escaliers de la terrasse et au bout du jeu de tennis renouvelés. Un conduit d'eau se raccordant au conduit de la ville fut posé à travers le terrain de 'cricket' et une borne-fontaine, valve etc., posées. Les égouts furent réparés et mis en bon ordre. Les parties du soubassement et le plafond du premier étage furent plâtrés, et la lumière électrique installée, ainsi que les fils pour sonnerie. Nous avons peinturé 785 carreaux de vitre ; fait 2375 verges de peinture dans l'hotel et 3497 dans les bâtiments ; nettoyé et teinté 1750 verges ; et tendu 750 pièces de papier. Dans la buanderie et les étables nous avons fait 1046 verges de peinture et tendu 56 pieds de papier. Un water closet posé dans la remise des voitures ; fourni deux nouveaux poêles de cuisine ; fourni et posé une nouvelle table de billard. Fait des réparations aux machines de la beurrerie, à l'emménagement des étables, aux remises pour le charbon et le bois, aux clôtures, barrières,serres-chaudes, etc., etc. Nous avons

fourni un piano Steinway, une table, pupitre, un réchaud, de grandes quantités de vaisselle, verrerie, coutellerie, toile et tapis, de même que quantité d'objets pour la cuisine, le sommelier, les servantes, etc. Une quantité de meubles, plateaux, bric-à-brac, etc. ont été achetés de Lady Minto à son départ. Nous avons fourni les plantes, arbres, fleurs, outils etc., etc., nécessaires pour l'entretien des terrains et des serres. Renouvelé 407 pieds courants de trottoir, 3600 pieds de clôture et quatre barrières.

Les serres, terrains, pelouses, etc., ont été maintenus en bon état. La glacière a été remplie de glace.

Les toits, sentiers, glissoires, chemins, etc., ont été nettoyés pendant l'hiver et la neige enlevée par le personnel du ministère.

RIDEAU COTTAGE.

Cette bâtisse a été réparée avant d'être occupée par le secrétaire militaire. Des planchers neufs furent posés dans cinq chambres, de même que dans les cuisines, dépenses et soubassement. Les plafonds et les murs furent nettoyés et teintés, et treize chambres fureat tendues de papiers. Nous avons posé des water closets neufs, et les vieilles sonnettes à cordon ont été remplacées par des sonnettes électriques. Les fils pour la lumière électrique furent réparés et en partie renouvelés. Des servantes neuves ont été posées, ainsi que des éviers et bains. Des moulures ont été posées dans six chambres à coucher. Travaux faits sous la surveillance de Wm. Hutchison, commis des travaux.

ATELIERS—RUES O'CONNOR ET QUEEN.

Nous avons acheté cette bâtisse. Les façades sur les rues O'Connor et Queen ont été changées et emménagées en bureaux ; un appareil de chauffage à l'eau chaude y a été posé. La partie en arrière a été emménagée en ateliers. Nous avons posé huit water closets, dix lavabos, les égouts, le service d'eau et 200 lumières électriques.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère, Jno. Shearer, jr. surintendant.

EDIFICE "IMPERIAL".

Nous avons loué cette bâtisse, laquelle est située sur la rue Queen, près de la rue O'Connor. Un système de cloches électriques a été posé dans les bureaux et un éventail électrique, dans les water closets.

Trente-quatre lumières électriques ont été ajoutées et quelques-unes des anciennes changées.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère. Surintendant Jno. Shearer.

MINISTÈRE DU TRAVAIL.

Ces bureaux sont situés sur la rue Metcalfe, vis-à-vis de l'édifice Langevin. Nous avons fourni cinq lumières électriques portatives.

EDIFICE LANGEVIN.

Nous avons posé des casiers et rayons en acier dans la grande chambre des mandats de poste, dans le bureau des brevets d'invention, au ministère de l'Agriculture, et dans le ministère de l'Intérieur, dans neuf différents bureaux. Six chambres ont été nettoyées et peinturées, trente-deux carreaux de vitre renouvelés et vingt-deux enseignes fournies. Fourni 54 articles de meubles, 6 verges de cuivre avec rideaux et 29 coussins de chaises. Réparé 66 articles d'ameublement et peinturé dix autres. Posé

des cloches électriques dans 6 chambres, un évier et un bassin. Fourni 18 lampes portatives, 25 lampes suspendues et nombre d'abat-jours.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère. John Shearer, surintendant.

HOTEL DE LA MONNAIE.

La construction de cette bâtisse fut donnée à l'entreprise le 5 de janvier 1905.

La bâtisse est située à l'intersection des rues Sussex et Cathcart, la rivière Ottawa se trouve en arrière. A part quelques petites projections sur la façade, elle forme un parallélograme rectangulaire, mesurant 224 pieds du nord au sud par 164 pieds de l'est à l'ouest. Le corps principal forme la façade sud et a une largeur de 45 pieds, excepté au centre, où une section de 45 pieds fait projection de 14 pieds en avant et 21 pieds en arrière ; ce corps principal a deux étages et soubassement, et la section du centre a un étage de plus. Le soubassement contiendra les fournaises, soutes à charbon, etc.; au rez-de-chaussée, les bureaux de la Monnaie, les fournaises, les entrepots pour l'emmagasinage du bronze et des bureaux pour le commis en chef. L'essayeur et l'assistant essayeur ; au premier étage, le laboratoire, les quartiers du député et de son personnel ; et au second étage, une grande chambre pour les commis. A nord du corps principal est une cour intérieure, 70 par 90 pieds, est bornée au nord, est et ouest par les autres bâtisses, lesquelles n'ont qu'un étage de haut. L'entrée de la cour est située sur la façade est, en arrière du corps principal. Sur le côté ouest seront la chambre de pesage. la chambre pour laver et nettoyer, la cuisine, le bain et water closet ; sur le côté est, à partir de l'entrée de la cour vers le nord, il y aura la voûte de sûreté, l'atelier pour la fonte des métaux et le bureau s'y rattachant, l'atelier de repassage, la cuisine, water closet bain, appareil du gaz et la chambre de matrices ; ces deux corps de bâtisse n'ont pas de soubassement. Les cents pieds, au centre de la bâtisse nord, contiendront, dans le soubassement, la chambre des bouilloires et les soutes à charbons, la chambre des bouilloires comprend aussi la partie du rez-de-chaussée au-dessus, à part des bouilloires ; nous y installerons l'engin, le dynamo et les ateliers des mécaniciens. Au sud de la chambre des bouilloires, il y aura une voûte de sûreté, un atelier de laminage, de recepage et le bureau du surintendant.

Le soubassement est en granit, et les murs au-dessus en pierre de sable de Nepean avec ornementations en granit. La bâtisse est à l'épreuve du feu.

Plans, etc, préparés par ce ministère ; surveillant des travaux, Geo. Stockand.

Entrepreneurs, Sullivan et Langdon.

BATISSE POUR L'INSTALLATION DU TRANSIT—OBSERVATOIRE ROYAL.

La construction d'une annexe à la partie ouest de l'observatoire a été donnée à l'entreprise, le 16 de mai 1904. Cette bâtisse consistera en un soubassement et rez-de-chaussée, et les planchers et le toit seront au même niveau que ceux de la bâtisse actuelle. Il y aura, premièrement, une chambre de 20 pieds par 20 pieds, et une autre de 33 pieds par 15. Les murs seront en pierre, et, en tout semblables aux murs du corps principal, excepté à l'intérieur, où ils seront lambrissés en brique et avec du fer en feuilles. Le toit et le plancher du rez-de-chaussée seront en fer et béton, le plancher du soubassement sera en béton. Une ouverture pour le transit a été faite dans les murs et le toit s'étend de chaque côté de la bâtisse jusqu'à $3\frac{1}{2}$ pieds du plancher du rez-de-chaussée. Des ouvertures ont été pratiquées dans les murs pour permettre la libre circulation de l'air. Pour supporter les instruments, les piliers en béton seront construits, avec fondations sur le plancher du soubassement.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, P. Canty.

Entrepreneurs, McGillivray et Labelle.

ÉDIFICES U PARLEMENT.

Des lanternes furent construites au dessus de la chambre du Sénat, des couloirs et escaliers, et quatre des lanternes de la Chambre des Communes furent reparées. Un nouveau lavabo et water closet a été posé sur le rez-de-chaussée du Sénat, et des changements ont été faits aux lavabos de la Chambre des Communes. Les galeries de la chambre du Sénat ont été nettoyées, réparées, le plancher couvert de lenoleum et quelques sièges neufs posés. Un water closet et lavabo a été posé pour l'usage des employées de la bibliothèque, des bassins ont été fournis pour les appartements du Président du Sénat, de l'Orateur et du comptable de la Chambre des Communes. Fourni un éventail de 12 pouces pour bureau du bibliothécaire, des lampes portatives pour les bureaux n°s 29, 41, 43, 59, 69 et 67, des électroliers dans les chambres n°s 25 et 51 ; 9 lampes pour chambre n° 38, quatre lumières suspendues ont été posées dans la chambre 68, deux dans la chambre 58, deux dans la chambre 10 et une dans la chambre de la tour. Une cloche électrique a été posée dans la chambre 66, deux radiateurs dans les chambres de bain, un calorifère dans la chambre 30 et un tuyau de ventilation dans la cuisine du restaurant. Réparé les poêles à cuisine, marches en béton, boîtes à glace, etc., etc. Dans la Chambre des Communes, nettoyé, peinturé, etc., 9 chambres et couloirs ; pour 23 carreaux de vitre, six enseignes et dix-huit articles de meubles reparés. Au Sénat, les appartements du Président furent nettoyés et peinturés, ainsi que ceux de l'intendant et 9 articles de meubles furent réparés. Fournis 17 meubles, 4 verges de cuivre avec rideaux, des rayons, casiers en acier, etc.

Les tapis furent levés, nettoyés et reposés, les chassis doubles et persiennes furent otés, nettoyés, réparés, posés, etc. Durant l'hiver la neige a été enlevée des toits, chemins et sentiers.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère.

Surintendant, Jno. Shearer, jr.

BUREAU DE POSTE DE LA CITÉ.

Des plans et devis ont été préparés pour la construction d'un étage additionnel et la réparation de l'attique et du grenier, tel que mentionné dans mon rapport de l'année précédente. L'ouvrage est en voie de construction, et nous espérons terminer vers le commencement du prochain exercice financier. Des chambres seront construites dans le grenier et serviront pour l'emmagasinage, etc. Un élévateur a été posé, du soubaissement au grenier. Le rez-de-chaussée sera chauffé à l'eau chaude par les fournaises de caves, et les étages supérieurs par la vapeur, fournie par la bouilloire du soubassement.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Samuel Adams.

IMPRIMERIE NATIONALE.

Le 13 de janvier 1904, un contrat fut donné pour la construction d'une annexe, un étage de haut, 50 pieds de long et 53 pieds de large, située au nord de l'aile ouest. Les murs seront de brique sur fondations en pierre, le plafond de brique et fer, le plancher en béton. Il y aura une rangée de colonnes, en ligne avec celles de la chambre des presses, supportant le plafond. Le toit sera en goudron et gravier.

Le 6 de juillet 1904, un contrat fut donné pour la construction de trois étages additionnels, sur l'annexe ci-haut mentionnée ; le 5 de mai 1905, un contrat fut donne pour la construction d'un étage additionnel, sur le corps principal de l'édifice ; le 5 de juillet 1905, un autre contrat fut donné pour la construction d'un étage additionnel, sur la bâtisse entière, y compris l'annexe.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, P. Canty.

Entrepreneurs, Wm Doran et R. M. Devlin.

IMPRIMERIE NATIONALE

RÉPARATIONS.

Posé un évier et un réservoir. Fourni nombre de meubles. Réparé des meubles, boiserie, vitrage, peinture, plomberie, etc. La plomberie et l'appareil de chauffage à vapeur nécessitent l'emploi constant d'un ouvrier et d'un servant.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère.

Surintendant, Jno Shearer, jr.

RÉPARATIONS ET ENTRETIEN DES RUES, ETC.

Le pavé de la cour du Musée Géologique a été réparé et en partie renouvelé ; les trottoirs, sur les ponts, ont été réparés et maintenus en bon état ; le pavé de la rue Wellington a été en partie renouvelé ; les rues, sentiers, etc., sous le contrôle de ce ministère, ont été nettoyés, réparés. etc. Les cendres, déchets, etc., enlevés des différentes bâtisses et déposés à la Pointe Nepean ; l'herbe des pelouses à l'Imprimerie Nationale, sur la rue Wellington, aux ponts, au musée, etc., a été entretenue en bon état. Les chaussées, chemins, trottoirs, sentiers, etc., ont été nettoyés durant l'hiver et la neige enlevée.

Travaux faits par le personnel de ce ministère.

COURS SUPRÊME ET DE L'ÉCHIQUIER.

Trois lampes électriques additionnelles ont été posées.

Travaux faits par le personnel de ce ministère.

MUSÉE VICTORIA.

Le 28 décembre 1904, la construction de cette bâtisse fut donnée à l'entreprise.

L'emplacement choisi pour cet édifice est un terrain borné par les rues McLeod, O'Connor, Argyle et Elgin, à environ un mille au sud des édifices du parlement, entravers l'extrémité sud de la rue Metcalfe, dont l'extrémité nord fait face aux édifices du parlement.

Cette bâtisse consistera en un rideau principal, 219 pieds de longueur par 53 pieds de profondeur, avec une aile à chaque extrémité, 54 pieds par 143 pieds et 6 pouces ; une tour, 58 pieds carrés, en avant du centre et un amphithéâtre, 81 pieds par 76 pieds, en arrière ; le tout donnant une longueur totale de 392 pieds et une profondeur de 187 pieds. La bâtisse aura quatre étages avec soubassement et caves, excepté la tour qui aura un étage de plus. La hauteur, de terre au sommet du parapet, est de 106 pieds, de terre au sommet du parapet de la tour, 220 pieds, et du plancher du soubassement au plafond de l'attique, 103 pieds. Les murs extérieurs seront en pierre, les divisions intérieures en brique, les planchers, toits, etc., généralement en fer, terra cotta, et autres matériaux non-combustibles.

L'aile est, du sommet à l'attique, sera occupée par le Musée des Pêcheries et la Galerie des Arts ; le soubassement de l'amphithéâtre par les fournaises, l'étage supérieur par la chambre de lecture et la galerie, et le dernier étage, par la bibliothèque du Musée Géologique. A part la tour, le hall principal et l'amphithéâtre, la bâtisse sera divisée comme suit :—

Le soubassement, le second et le troisième étage en bureaux, le rez-de-chaussée et le premier étage seront divisés, chacun, en quatre grandes galeries de musée.

Plans et devis préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, P. Canty.

Entrepreneur, George Goodwin.

EDIFICE OUEST.

Un élévateur a été posé à l'entrée sur la façade sud, et une porte a été pratiquée dans le mur du soubassement. à l'est de l'entrée du premier étage. Nettoyé et teint 3 chambres dans le ministère de la marine, 15 dans le ministère des Travaux publics, et 8 dans le ministère des Chemins de fer et Canaux. Fourni des rayons et casiers en acier au département de la Police à Cheval, au ministère des Chemins de Fer et Canaux, au ministère de la Marine, au Revenu de l'Intérieur et aux Douanes. Fourni 96 articles de meubles, 9 coussins de chaises ; posés six nouveaux planchers, etc ; peinturé 130 enseignes et réparé 105 meubles de bureaux, etc., etc. Des réparations ont été faites aux planchers en ciment, plâtre, maçonnerie' etc. L'appareil de chauffage à vapeur a été changé de manière à permettre l'installation du systéme " Webster" et des valves " Webster" ont été posées sur tous les caloriferes. D s nouveaux radiateurs ou calorifères ont été posés dans les Travaux publics, trois dans les Chemins de Fer et Canaux et deux dans le ministère du Revenu de l'Intérieur.

Une ligne téléphonique a été posée entre le ministère des Travaux publics et le chantier de construction navale, et un système de téléphone automatique a été posé entre les bureaux du Ministre et des principaux officiers du ministère des Travaux publics. Les systèmes de plomberie et de chauffage ont été installés dans le nouveau laboratoire du ciment. Des cloches électriques ont été posées dans les ministères des Travaux publics et du Commerce. Fourni des lampes portatives, 15 aux Travaux publics, 14 à la Marine, 7 aux Douanes, 2 au ministère de la Justice, trois au ministère du Commerce et une aux Chemins de Fer et Canaux. Posé des lumières suspendues, 7 au Ministère des Travaux publics, 12 aux Chemins de Fer et Canaux, six au Revenu de l'Intérieur, 7 au ministère du Commerce, 22 au ministère de la Marine et Pêcheries et 27 aux Douanes. Des électroliers furent posés dans les ministères des Travaux publics, de la Marine et Pêcheries et des Douanes. Fourni un réchaud électrique au ministère des Travaux publics et un éventail au ministère de la Marine. Un bassin neuf à été posé dans la chambre n° 184, et un réchaud électrique dans la chambre n° 50.

Nous avons aussi fait un grand nombre de petits ouvrages de peinture, lettrage et menuiserie. La neige a été enlevée des toits, chemins, trottoirs, etc. Les chassis doubles enlevés des fenêtres, nettoyés etc.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère.

Surintendant, Jno. Shearer, Jr.

PROLONGEMENT DE L'ÉDIFICE OUEST.

Le 10 avril 1905, un contrat fut passé pour la construction d'un prolongement de l'édifice ouest. Cette construction s'étendra de l'extrémité est de la bâtisse des archives jusqu'à l'extrémité nord de l'aile est, et mesurera 83 pieds par 86 pieds. Elle sera en tout semblable au corps principal, une tour, 25 pieds par 25 pieds, sera construite à l'intersection nord-est. Il y aura une projection dans le mur sud, 10 pieds par 20 pieds, pour l'escalier. La tour sera en tout semblable à celle construite sur la façade sud de la bâtisse. Les matériaux seront semblables à ceux employés dans la bâtisse première, excepté le toit qui sera de fer et béton.

Plans et devis préparés par ce ministère. Entrepreneur, George Goodwin.

ÉDIFICE 'WOOD.'

Cette bâtisse est louée par ce ministère, et occupée par le ministère des Douanes, la Commission des chemins de fer et un département du bureau de poste de la cité. Nous y avons posé une cloche électrique, un éventail électrique et 20 lumières additionnelles.

Travaux faits sous la surveillance de ce ministère. Surintendant, Jno. Shearer, jr.

OTTAWA

ÉDIFICES ET TERRAINS EN GÉNÉRAL.

En outre des ouvrages sus-énumérés, nous en avons exécuté une grande quantité d'autres de moindre importance, tels que réparations opérées par les couvreurs, les maçons, les plombiers et divers autres corps de métiers ; ces travaux, en outre des matériaux y employés, ont fourni à chacun des ouvriers un certain nombre de jours d'ouvrage.

A part tout ceux-ci et concernant les divers autres édifices qui sont la propriété de l'Etat, il y a des réparations analogues, du peinturage, badigeonnage, à faire, des meubles à fournir, etc., en rapport avec les propriétés louées ; aussi les réparations et reconstructions de hangars à charbon et autres abris et travaux d'une venue générale. comme la mise en place et l'enlèvement des tambours, la doublure en bois des marches extérieures en hiver, etc., etc. Les ouvriers de notre département ont fait tous ces travaux.

SAULT SAINTE-MARIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cette bâtisse a été donnée à l'entreprise, le 23 de novembre, 1903. Elle sera érigée à l'angle des rues Queen et East, avec façades de 71 pieds et 6 pouces et 119 pieds et 6 pouces, respectivement, et consistera en un corps principal, 71 pieds et 6 pouces par 56 pieds, et trois étages de haut, avec une tour, 16 x 16 pieds, s'élevant un étage plus haut que l'attique. Une aile, 63 pieds et 6 pouces par 41 pieds et 4 pouces, sera construite à l'arrière. La partie attenante au corps principal, et où seront placés les escaliers, les water closets, bains, voûtes de sureté et entrées, n'aura que deux étages de haut avec soubassement. Les murs extérieurs du soubassement et du rez-de-chaussée seront en pierre, le reste des murs sera en brique avec ornementations en pierre; une partie des divisions intérieures seront en brique, le reste en bois ; les poutres et colonnes seront en fer, les soliveaux, planchers (excepté dans le soubassement) et le toit en bois ; le toit plat sera couvert de gravier et goudron. Le soubassement, excepté sous une partie de l'aile, sera creusé et couvert d'un plancher en béton ; on y installera les fournaises, les soutes à charbon, la machinerie de l'élévateur, etc. Le rez-de-chaussée, dans le corps principal, sera occupé par le bureau de poste ; celui de l'aile, par l'entrepôt de vérification, les bureaux des inspecteurs de gaz et de poids et mesures, les lavabos, les voûtes de sureté du bureau de poste, l'entrée des malles, le vestibule et l'escalier principal. Sur le premier étage seront les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur, de l'inspecteur des pêcheries, une salle d'armes, un lavabo, l'escalier et deux voûtes de sureté. Au second étage seront les appartements du gardien. Au centre du toit est une lanterne, 25 x 16 pieds, distribuant la lumière dans les deux étages supérieurs.

Plans, etc., préparés par ce ministère. Surveillant des travaux, James Thomson, architecte. Entrepreneurs, MacPhail, Maccarty et Wright.

SAINTE-CATHERINE

SALLE D'EXERCICES MILITAIRES.

Cette bâtisse, décrite dans mon rapport de l'année précédente, est encore en construction.

Des plans ont été préparés pour l'appareil de chauffage et pour l'ameublement des salles d'armes.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Architecte résident, G. Dolson.

Entrepreneurs, Sullivan et Langdon.

SANDWICH.

BUREAU DE POSTE.

Le 12 de juin 1905, un contrat fut passé pour la construction de cette bâtisse, laquelle aura deux étages et demi, en brique avec ornementations et soubassement en pierre et, mesurera 38 pieds de front par 29 pieds de profondeur. Le rez-de-chaussée contiendra le bureau de poste, les water-closets et l'escalier ; au premier étage il y aura quatre chambres, un couloir et l'escalier ; dans l'attique, trois chambres, bain, water-closet et couloir, et dans le soubassement les fournaises, etc. Le plancher du soubassement sera en béton ; ceux des autres étages, les cloisons et le toit seront en bois. Le toit, sur les parties inclinées, sera couvert avec du bardeau métallique, le dessus, avec du goudron et gravier.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, John MacLean.

Entrepreneur, Geo. Alfred Proctor.

STRATTFORD.

SALLES D'ARMES.

La construction de cette bâtisse a été donnée à l'entreprise le 25 de novembre 1904.

C'est une bâtisse en brique avec ornementations et soubassement en pierre, et mesurant 130 pieds par 60 pieds, non compris deux bastions circulaires, placés aux angles d'un des côtés de la bâtisse. Dans le soubassement il y aura une galerie de tir, un jeu de quilles, les fournaises, soutes à charbon, lavabo et escalier ; sur le rez-de-chaussée, deux chambres pour les officiers, chambre de l'officier commandant, chambre d'ordinaire, cabinet de lecture des officiers, bureau du quartier-maître, quartiers de la fanfare, huit salles d'armes, deux anti-chambres, un lavabo, le hall d'entrée et un couloir ; au premier étage, une chambre de lecture, 105 pieds de long par la pleine largeur de la bâtisse, l'escalier, l'ordinaire des sergents et les appartements du gardien ; au second étage, une chambre d'emmagasinage et les appartements du gardien.

Les divisions intérieures sont en partie en brique et le reste en fer et plâtre. Le plancher du soubassement est en béton, mais les autres planchers et le toit sont de bois. Les supports du toît sont en fer.

Plans, etc., préparés et travaux surveillés par H. C. Macbride, architecte, London. Entrepreneurs, Naple et Mills.

TORONTO

BUREAU DE POSTE PRINCIPAL.

Des améliorations considérables ont été faites aux fils électriques ; un ameublement neuf a été posé dans le bureau des lettres mortes ; des changements ont été faits aux égouts et les boîtes à lettres des rues ont été peinturées.

Travaux faits sous la surveillance de S. G. Curry, architecte, Toronto.

Le plafond en latte et plâtre du soubassement a été enlevé, et les soliveaux ainsi que les murs du soubassement, de la rue Lombard à la rue Adelaide, ont été blanchis. Nous avons fait des petits travaux de blanchissage, peinturage, plomberie, etc., le tout sous la surveillance de H. E. Hamilton, ingénieur mécanicien, édifices publics, Toronto.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Le département de la ferronnerie a été transferé de la bâtisse de la douane à cet édifice et installé au second étage, sur la rue Yonge. L'appareil de chauffage a été posé dans le second étage et la lumière électrique installée. Une annexe de quatre étages a été construite pour l'usage de la Dominion Express Company.

Travaux faits sous la surveillance de S. G. Curry, architecte.

La chambre des bouilloires, des machineries, etc., ont été blanchies et peinturées. Les murs du bureau de l'express ont été blanchis et le plafond teint, de même que les quartiers antérieurement occupés par la Dominion express Company. Ces travaux, ainsi que les réparations faites à l'appareil de chauffage, à la plomberie, aux conduits de gaz, etc., le nettoyage de fenêtres, etc., etc., ont été faits par le personnel, sous la surveillance de H. E. Hamilton, ingénieur mécanicien des édifices publics, Toronto.

BUREAU DE POSTE "C".

Une partie du premier étage a été divisée en appartements pour l'usage du gardien. Un système de plomberie a été posé et l'appareil de chauffage sera installé.

Travaux faits sous la direction de S. G. Curry, architecte, Toronto.

HOTEL DE LA DOUANE.

Des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage et à la plomberie. Nous avons fait du blanchissage, nettoyé les chassis des fenêtres, enlevé la neige, etc, etc. Travaux fait par le personnel, sous la surveillance de H. E. Hamilton, ingénieur mécanicien, Toronto.

TORONTO JUNCTION.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cette bâtisse, décrite dans mon rapport de l'année précédente, a été emmenagée, et l'appareil de chauffage et la lumière électrique posés.

Plans, etc., préparés par ce ministère. Surveillant des travaux, John Patterson. Entrepreneur pour la bâtisse, Joy Needham. Entrepreneurs pour l'ameublement, F. P. Wright et fils.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, Martel et Langelier.

WINGHAM.

BUREAU DE POSTE.

Cette bâtisse, décrite dans mon rapport de l'année précédente, est en cours de construction.

Plans, etc., préparés par ce ministère. Surveillant des travaux, Wm. Nicholson. Entrepreneur, S. S. Cooper.

WOODSTOCK.

SALLES D'ARMES.

Le 25 de novembre 1904, un contrat fut passé pour la construction de cette bâtisse.

La bâtisse sera en brique sur soubassement en pierre, et mesurera 140 pieds par 60 pieds, non compris les bastions circulaires et octogones.

Le plancher du soubassement sera en béton, et les murs intérieurs en brique. Il contiendra le jeu de quilles, une galerie de tir, la chambre des bouilloires, les soutes à charbon, l'escalier et un lavabo ; sur le rez-de-chaussée, il y aura deux chambres pour les officiers, une chambre pour l'officier commandant, huit salles d'armes, les quartiers de la fanfare, le bureau du quartier-maitre, deux anti-chambres et un lavabo ; sur le

premier étage, une chambre de lecture, 115 pieds de long par la pleine largeur de la bâtisse, le bureau de l'officier-payeur, l'ordinaire des sergents, un lavabo et deux chambres pour le gardien ; sur le second étage, limité à un espace de 25 pieds de long par la pleine largeur de la bâtisse, il y aura les appartements du gardien et les magasins des sergents.

Les divisions seront en brique ou en fer et plâtre ; les planchers et le toit en bois.

Plans, etc., préparés par ce ministère. Surveillant des travaux, Alex White. Entrepreneurs, Nagle et Mills.

PROVINCE DE MANITOBA.

DAUPHIN.

BATISSE DE L'IMMIGRATION.

Une clôture a été construite sous la direction de Jas. Greenfield, surintendant des édifices publics, Winnipeg, Man.

EAST-SELKIRK.

BATISSE DE L'IMMIGRATION.

La pompe et le moulin à vent ont été réparés, et un poêle a été fourni.

Travaux faits sous la surveillance de Jas. Greenfield, surintendant des édifices publics, Winnipeg, Man.

VIRDEN.

SALLE D'ARMES.

Le 14 de décembre 1904, un contrat fut donné pour la construction de cette bâtisse laquelle sera construite en bois, deux étages de haut, sur soubassement en pierre, et mesurera 62 pieds et 10 pouces par 31 pieds et 8 pouces.

Le soubassement sera couvert d'un plancher en béton, et contiendra les fournaises et les soutes à combustibles ; au rez-de-chaussée seront les magasins de la mobilisation de la cavalerie, une chambre pour le nettoyage des harnais, etc., les quartiers des sergents et une chambre 30x28 pieds ; sur le premier étage, la salle d'armes de la cavalerie, 46x30 pieds, les quartiers du commandant, les quartiers de l'officier de service et l'escalier.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, T. B. Mitchell.

Entrepreneur, Wm. Henry Ireland.

WINNIPEG.

POUDRIÈRE.

Le 14 de décembre 1904, un contrat fut passé pour la construction de cette bâtisse, laquelle sera construite en bois, un étage de haut, sur fondations en béton. Le plancher sera en béton, couvert de bois ; les murs et le toit seront couverts en cuivre. La bâtisse mesure 67 pieds par 21 pieds, et 14 pieds du plancher au plafond.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Entrepreneurs, J. et J. McDiarmid.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Nous avons fourni un poêle, une boîte aux lettres et une enseigne. Des réparations ont été faites à la fournaise, plomberie, boiserie, meubles, etc., sous la surveillance de Jas. Greenfield, surintendant des édifices publics, Winnipeg, Man.

HOTEL DE LA DOUANE.

La plomberie a été renouvelée, une chambre teintée, des casiers fournis et des réparations faites à la plomberie et aux bouilloires.

Travaux faits sous la direction de Jas. Greenfield, surintendant des édifices publics, Winnipeg, Man.

BUREAU DES TERRES DE LA COURONNE.

Nous avons fait de la plomberie additionnelle de même que des réparations à la vieille plomberie ; fourni des casiers, réparé la boiserie, tuyaux, etc., etc.

Travaux faits sous la direction de Jas. Greenfield, surintendant des édifices publics, Winnipeg, Man.

BUREAU DE POSTE.

La plomberie entière fut réparée et améliorée ; l'appareil de chauffage changé et agrandi, et des réparations faites à l'élévateur, la maçonnerie, vitrage, boiserie, etc. Les calorifères et conduits de l'appareil de chauffage furent peinturés et le soubassement blanchi.

Travaux faits sous la direction de Jas. Greenfield, surintendant des édifices publics, Winnipeg, Man.

BATISSE DE L'IMMIGRATION.

La lumière électrique a été installée, les murs et plafonds ont été couverts en métal, les égouts, service d'eau, etc., posés, et des lits, filtres, meubles, poêles de cuisine, etc., fournis.

Travaux faits sous la direction de Jas. Greenfield, surintendant des édifices publics, Winnipeg, Man.

BATISSE DE L'IMMIGRATION.

Le 22 d'août 1904, un contrat fut donné pour la construction de cet édifice.

Cette bâtisse sera érigée à la gare du chemin de fer Pacifique canadien, elle mesurera 200 pieds de long par 61 pieds de large, et aura quatre étages et soubassement.

Les murs du soubassement et du rez-de-chaussée seront en pierre et lambrissés en brique ; les murs des autres étages seront en brique seulement. Une partie des murs intérieurs seront en brique, le reste, en fer et plâtre. Le plancher du soubassement sera en béton, les autres planchers et le toit, en fer et béton, ce dernier couvert en cuivre. La bâtisse est divisée en trois sections ; les fournaises et soutes à charbon seront placées dans le soubassement du centre, le commissariat au rez-de-chaussée, et des dortoirs aux premier et second étages ; dans le soubassement de la section à droite, sera l'entrepôt des colis, et sur les autres étages, des dortoirs ; la buanderie et les lavabos seront placés dans le soubassement de la section gauche, les bureaux du ministère de l'Intérieur et de l'administration, au rez-de-chaussée, et les autres étages seront divisés en appartements à l'usage des gardiens. Sur chaque étage il y a des water closets, bains et lavabos pour les deux sexes.

Plans, etc., préparés par ce ministère. Surveillant des travaux, Jas. Chisholm. Entrepreneurs, Kelly et Mitchell.

BUREAU DE POSTE (EDIFICE NOUVEAU).

Le 22 de novembre 1904, la construction de cet édifice fut donnée à l'entreprise.

Cette bâtisse sera érigée sur l'avenue Portage ; c'est le troisième bureau de poste construit par ce ministère depuis 1875. La première et la seconde bâtisses furent construites à l'angle des rues Main et Owen, la dernière de ces rues a été subséquemment nommée avenue Macdermott. La première bâtisse fut commencée en 1874-75, et complétée en 1875-76 ; la seconde, commencée en 1884-85 fut complétée en 1886-87.

Le nouvel édifice aura 134 pieds de front, sur l'avenue Portage, par 156 pieds de profondeur ; il aura quatre étages de haut et soubassement, excepté une section de 39 pieds de profondeur sur la longueur entière de la facade, qui aura six étages et soubassement. Il y aura un soubassement sous la bâtisse entière ; il n'y aura pas de murs de division dans le rez-de-chaussée, lequel contiendra deux voutes de sureté, un élévateur et escaliers ; le premier étage sera divisé en couloirs et chambres ; le second ne sera pas divisé, le troisième et le quatrième, lesquels forment une section de 30 pieds le long de la façade, serviront de chambre d'emmagasinage et d'appartements pour le gardien. La bâtisse est en brique sur fondations en fer et acier ; la façade, sur l'avenue Portage, sera en pierre taillée et sculptée. Les matériaux seront autant que peut se faire, non combustibles.

Plans préparés et travaux surveillés par Darling et Pearson, architectes, Toronto.

Commis des travaux, Robert Wilson. Entrepreneurs, Kelley, Frères et Cie.

BUREAU DES POIDS ET MESURES.

Des réparations ont été faites à la plomberie et aux meubles, sous la direction de Jas. Greenfield, surintendant des édifices publics, Winnipeg, Man.

BUREAU DE POSTE (TEMPORAIRE).

Nous avons fait des casiers pour colis, du lettrage et fourni des casiers en acier. Deux bureaux et une chaise ont été fournis à l'inspecteur des courriers sur chemins de fer, et des casiers, à l'inspecteur des postes.

Travaux faits sous la direction de Jas. Greenfield, surintendant des édifices publics, Winnipeg, Man.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

MOOSE-JAW.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 13 de janvier 1905, la construction de cette bâtisse fut donnée à l'entreprise.

La bâtisse sera érigée à l'angle des rues Fairford et Main ; elle aura deux étages et demi, construits en brique avec ornementations en pierre et sur soubassement en pierre. Elle mesurera 58 pieds par 36 pieds, et une annexe de un étage et soubassement, 15 pieds par 35 pieds, sera construite en arrière. Les fournaises, soutes à charbon, etc., seront dans le soubassement ; le bureau de poste, dans le rez-de-chaussée du corps principal, et l'entrepôt de vérification, au rez-de-chaussée de l'annexe ; sur le premier étage, les bureaux de la douane et trois autres chambres ; dans l'attique, les appartements du gardien. Il y aura une voûte de sûreté au rez-de-chaussée et une au premier étage, et un lavabo dans l'annexe.

Le plancher du soubassement sera en béton, mais les autres planchers, le toît et les cloisons seront en bois ; les parties inclinées du toît seront couvertes avec du bardeau métallique, et le dessus avec du goudron et gravier. Les murs du soubassement seront lambrissés en brique.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Robert E. Doran.

Entrepreneur, Patrick Navin.

PRINCE-ALBERT, SASK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 21 de janvier 1905, un contrat fut passé pour la construction de cette bâtisse, laquelle aura deux étages et demi en brique sur soubassement en pierre, et sera située à l'angle de la rue Church et Third street, avec façade de 110 pieds et 6 pouces et 116 pieds respectivement. La profondeur sera de 43 pieds, excepté à l'extrémité de l'aile sur Third street, où une annexe sera construite, 35 pieds par 33 pieds et un étage de haut. Les fondations seront en béton, le soubassement en pierre, lambrissé en brique à l'intérieur, les autres murs, en brique avec ornementations en pierre. Les divisions du soubassement et du rez-de-chaussée, et quelques-unes du premier étage, seront en brique, les autres seront en bois. Le plancher du soubassement sera en béton, les autres planchers et le toît, en bois. Les côtés du toît seront couverts avec du bardeau métallique, et le dessus avec du goudron et gravier. Les planchers et les dados des lavabos seront en tuiles. Le soubassement contiendra les fournaises et bouilloires, un corps de garde, un violon, six cellules, une voûte de sûreté, trois lavabos, deux escaliers et six chambres d'entrepôt ; sur le rez-de-chaussée, le bureau de poste, le bureau de la douane (long room), le bureau du percepteur, l'entrepôt de vérification, l'entrée des malles, cinq chambres et deux voûtes de sûreté pour le ministère de l'Intérieur, une voûte de sûreté pour le bureau de poste et une autre pour les douanes, quatre escaliers, quatre vestibules et un hall d'entrée ; au premier étage, la cour de justice, des bureaux pour les avocats, témoins, jurés, shérif et commis, une bibliothèque, trois bureaux vacants, trois escaliers, deux lavabos et un couloir ; l'attique sur la rue Church ne sera pas finie, le reste sera emmenagé en appartement pour le gardien.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Wm Knox.

Entrepreneurs, Chas Lemoine et Cie.

RED DEER, ALBERTA.

PALAIS DE JUSTICE.

Cette bâtisse, décrite dans mon dernier rapport de l'année précédente, a été terminée, et nous avons donné le contrat pour l'appareil de chauffage qui sera bientôt posé.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, Hugh Clarke.

Entrepreneurs pour la bâtisse, Johnston et Tait.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, Morrisson et Johnston.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

KAMLOOPS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des électroliers et autres accessoires pour la lumière électrique ont été posés, de même qu'un nouveau calorifère dans le hall d'entrée.

Travaux faits sous la surveillance de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C.-B.

NANAIMO,

ÉDIFICE PUBLIC.

L'annexe, décrite dans mon rapport de l'année précédente a été terminée, et un appareil de chauffage à l'eau chaude placé dans toute la bâtisse. Les fils électriques, pour la lumiere, ont été posés dans la partie neuve et les vieux fils, dans la vieille bâtisse, ont été enlevés et remplacés par des neufs. Un trottoir en béton a été posé sur la façade et le côté sud de la vieille bâtisse ; un mur de revêtement en maçonnerie sèche avec couronnement en pierre taillée, a été construit sur les côtés nord et sud de la propriété, les joints du vieux mur de pierre ont été tirés au mortier de ciment, et la chaussée, entre l'entrepôt de vérification et la rue Main, a été pavée en béton. Des boîtes neuves ont été posées dans le bureau de poste, une porte a été changée en fenêtre et une fenêtre en porte ; le plancher du bureau de poste a été refait ; des rayons, etc., ont été posés dans les voûtes de sûreté ; les boîtes à lettre et le mât de pavillons peinturé ; une cloison entourant le lavabo des dames construite ; une clôture en fer érigée ; un ventilateur posé dans la lanterne au-dessus du bureau des douanes ; du lettrage fait, et fourni des meubles, horloges, etc,, etc.

Travaux faits sous la surveillance de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C.-A.

NELSON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un grillage a été posé sur le comptoir, dans le bureau des douanes, avec guichets, etc., et la lumière électrique posée dans le bureau de poste.

Travaux faits sous la direction de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C.-A.

NEW-WESTMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le mât de pavillon a été peinturé. Les boîtes aux lettres, dans les rues, ont été peinturées ; deux chaises fournies, une table pour clavigraphe, etc.

Travaux faits sous la direction de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C.-A.

ROSSLAND.

SALLES D'EXERCICES MILITAIRES.

Cette bâtisse, décrite dans mon rapport de l'année précédente, a été finie et emmenagée.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Surveillant des travaux, R. W. Grigor.

Entrepreneur, Geo. Gillet.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dix rideaux de fenêtre, quelques lampes électriques et abat-jour, etc., ont été fournis sous la direction de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C.-A.

VANCOUVER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le sentier, sur la façade de la rue Pender, et la ruelle en arrière ont été nivelés, et pavés avec des blocs de bois sur fondations en béton. Le bureau des douanes (long room) a été agrandi et une porte pratiquée dans le mur ; des verres prismatiques ont été

posés dans les lanternes de la chambre de distribution ; les boîtes aux lettres des rues et du bureau de poste ont été peinturées et numérotées ; un bureau a été construit pour la vente des timbres ; un tableau d'affiches posé dans la salle d'entrée ; emménager le bureau des mandats de poste ; des rideaux de fenêtre fournis ; nettoyé les égouts ; réparé la plomberie, water closets, etc. Fourni deux tables, deux casiers, rayons, des crochets pour les sacs de malles, chaises, pupître, boîtes pour déchets, tableaux d'affiches, tiroirs, etc. Un bassin a été posé dans le bureau des douanes. Le mât de pavillon a été peinturé. Des réparations ont été faites aux toits, plancher, tiroirs, casiers, portes et fenêtres.

Travaux faits sous la surveillance de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, B.-C.

VICTORIA.

BUREAUX DES AFFAIRES DES SAUVAGES ET DE LA MARINE, (VIEIL HOTEL DE LA DOUANE.

Un appareil de chauffage à l'eau chaude a été posé ; les goutières et conduits renouvelés, le toit plat reparé, et les toits inclinés couverts en ardoise. Une plate-forme a été construite à l'arrière de la bâtisse ; l'abri du réservoir a été reconstruit et des gouttières ont été posées au toit ; les toits des entrepôts sur les quais ont été couverts en bardeau ; un plancher en ciment posé dans la chambre des fournaises ; fourni un tableau d'affiches ; le mât de pavillon a été peinturé et autres légères réparations faites.

Travaux faits sous la surveillance de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C. A.

MAGASINS DE L'ARTILLERI.

Un trottoir et appoches en ciment ont été construits le long de la façade de la rue Menzies, sous la surveillance de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C.-A.

QUARTIERS DU GARDIEN.

Un trottoir semblable à celui ci-haut décrit a été construit.

VIEIL HOTEL DES POSTES.

Des réparations ont été faites à la plomberie des water closets, lavabos, robinets, etc.

Le mât de pavillon a été peinturé.

Travaux faits sous la snrveillance de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C.A.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une plateforme et marches ont été construites pour servir d'approche à la fournaise, où le papier est brûlé. Fourni des casiers au bureau de poste et un binard pour transporter les malles ; peinturé les boîtes aux lettres et le mat de pavillon ; posé du tapis, linoleum, rideaux, etc., dans le bureau pour la vente des timbres ; posé des lumières additionnelles et fait des réparations à la plomberie, élévateurs, cuivres, cloches électriques, installation électrique, plâtrage, appareil de chauffage, meubles, etc.

Travaux faits sous la surveillance de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C.A.

WILLIAM HEAD.

QUARANTAINE.

Nous avons construit une résidence pour l'ingénieur électricien, des quartiers pour les gardes, une maison de bain, en brique, pour les passagers de première, une étable et autres batiments. Un plancher en béton a été posé dans la cave de la résidence du

surintendant et la véranda a été agrandie. Dans la maison du gardien, la cuisine a été plâtrée, et une baie construite. Un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude et un nouvel égout ont été posés dans la résidence du surintendant. Des fondations en brique ont été construites sous le hangar, en arrière de l'hopital, de même qu'un mur de division entre la chambre des machines et la chambre de désinfection. Une chambre en brique avec plancher en béton a été construite pour y placer les batteries d'emmagasinage électrique.

Un tuyau en fer a été posé sur la cheminée de la résidence du capitaine. Trois guérites et une plateforme ont été construites pour la garde. Un appareil de chauffage a été posé dans le bâtiment de désinfection, et une nouvelle bouilloire dans l'hopital. Un mur en brique a été construit, avec barrières, entre l'extrémité de la maison de bain des passagers de première et le rivage. Des garde-mouches ont été posés dans toutes les fenêtres.

Les terrains ont été en partie nivelés, les sentiers recouverts de gravier et réparés.

Du roc, en face du bâtiment de désinfection, fut enlevé au moyen de la mine.

Les travaux suivants de peinture ont été faits à l'intérieur de la résidence du surintendant, la bâtisse contenant les lavabos, la résidence du gardien, la buanderie, la résidence du capitaine, l'extérieur de l'hopital des pestiférés, la chambre à diner de la bâtisse de détention des passagers de première, les hangars du surintendant et plusieurs clôtures. La chambre des machines et celle des bouilloires ont été blanchies. Fourni deux cents lits Horkins, quarante lits d'hopital, une voiture à ressorts avec pneus, des bains, bassins, arrosoirs, etc., et un épars de 30 pieds pour le steamer 'Earl'. Des réparations ont été faites au plancher de la chambre des machines, à la résidence du surintendant, à celle de l'assistant surintendant, du capitaine, de l'ingénieur, du gardien, l'hopital, la bâtisse des Japonais, la bâtisse des passagers de première, aux étables du surintendant, aux magasins, barrières, au système de lumière électrique, aux clôtures, etc., etc.

Plans, etc., préparés et travaux exécutés sous la surveillance de Wm. Henderson, de ce ministère, Victoria, C.A.

Les conduits d'eau ont été réparés et 1000 pieds de conduits neufs, de 4 pouces, ont été posés. Des réparations ont été faites au quai, à la station de désinfection et aux approches, les chemins ont été couverts d'une couche de gravier et autrement réparés.

Travaux faits sous la direction de ce ministère.

TERRITOIRE DU YUKON.

BONANZA.

BUREAU DES INSPECTEURS DE MINES.

Cette bâtisse a été entretenue, chauffée, éclairée etc., sous la surveillance de S.A.D. Bertrand, surintendant des édifices publics du Territoire du Yukon, Dawson.

CARIBOU.

BUREAU DES INSPECTEURS DES MINES.

Cette bâtisse a été entretenue, chauffée, etc., sous la surveillance de S.A.D.Bertrand, surintendant des édifices publics du Territoire du Yukon, Dawson.

CLEAR CREEK.

BUREAU DU RÉGISTRATEUR DES MINES.

Cette bâtisse a été entretenue sous la surveillance de S.A.D. Bertrand, surintendant des édifices publics du territoire du Yukon, Dawson.

DAWSON.

BUREAUX DE L'ADMINISTRATION.

La voûte de sureté, dans le bureau du commissaire, a été agrandie ; les terrains ont été améliorés, et des réparations générales faites à la bâtisse. La bâtisse a été entretenue, chauffée, éclairée, l'eau fournie ainsi que la glace, etc. Travaux faits sous la surveillance de S.A.D. Bertrand, surintendant des édifices publics du territoire du Yukon, Dawson.

PALAIS DE JUSTICE.

Des réparations de routine ont été faites ; la bâtisse a été entretenue, chauffée, éclairée, fournie d'eau et de glace sous la surveillance de S.A.D. Bertrand, de ce ministère, Dawson.

HOTEL DU GOUVERNEMENT.

Les terrains ont été améliorés, quelques radiateurs posés et des réparations faites. La bâtisse a été entretenue, éclairée, chauffée, fournie d'eau et de glace, etc. Travaux faits sous la surveillance de S.A.D. Bertrand, surintendant des bâtisses, territoire du Yukon, Dawson.

COUR DE POLICE.

Des réparations ont été faites et la bâtisse a été entretenue, chauffée, éclairée, fournie d'eau et de glace, etc. Travaux faits sous la surveillance de S.A.D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites et la bâtisse entretenue, chauffée, éclairée, fournie d'eau et de glace, etc. Travaux faits sous la surveillance de S.A.D. Bertrand, surintendant des édifices publics territoire du Yukon.

ENTREPOT.

Cette bâtisse a été entretenue et fournie d'eau, sous la surveillance de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

DOMINION CREEK

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES MINES.

Des réparations ont été faites et la bâtisse a été entretenue, chauffée et éclairée sous la surveillance de S. A. D. Bertrand surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

DUNCAN CREEK

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES MINES.

Cette bâtisse, laquelle est louée, a été entretenue, chauffée et éclairée sous la surveillance de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

FORTY MILE

BUREAU DU RÉGISTRATEUR.

Cette bâtisse a été entretenue et chauffée sous la direction de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

GLACIER CREEK

BUREAU DU RÉGISTRATEUR.

Cette bâtisse qui est louée, a été réparée, entretenue, chauffée et éclairée sous la direction de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

GOLD RUN

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES MINES.

Cette bâtisse est louée. Elle a été entretenue, chauffée et éclairée sous la direction de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

HUNKER CREEK

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES MINES.

Cette bâtisse a été entretenue, chauffée et éclairée sous la surveillance de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

KLUHANE

BUREAU DU RÉGISTRATEUR DES MINES.

Cette bâtisse a été construite, entretenue, réparée et chauffée sous la direction de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

LIVINGSTONE CREEK

BUREAU DU RÉGISTRATEUR.

Cette bâtisse qui est louée, à été entretenue, chauffée et éclairée sous la direction de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire dn Yukon, Dawson.

SELKIRK.

BUREAU DU RÉGISTRATEUR DES MINES.

Cette bâtisse a été entretenue et chauffée sous la direction de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson

RIVIÈRE STEWART.

BUREAU DU RÉGISTRATEUR.

Cette bâtisse a été entretenue et chauffée sous la direction de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

SULPHUR CREEK.

Cette bâtisse a été entretenue, chauffée et éclairée sous la direction de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

WHITEHORSE.

BUREAU DE POSTE.

Des boîtes aux lettres ont été posées dans le bureau de poste. Un bureau, chaise, casiers et linoleum ont été fournis aux bureaux de la douane. Une chambre a été emménagée pour la réception des malles. Des latrines ont été contruites et des clôtures érigées autour de la propriété.

Travaux faits sous la direction de S. A. D. Bertrand, surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

BUREAU DU RÉGISTRATEUR

Cette bâtisse a été entretenue et réparée sous la direction de S. A. D. Bertrand surintendant des édifices publics, territoire du Yukon, Dawson.

BATISSES PUBLIQUES SOUS LE CONTROLE DE CE MINISTERE AU 30 JUIN 1904, NON COMPRIS LES PENITENCIERS, LES ECOLES INDUSTRIELLES ET LES CASERNES DE LA POLICE A CHEVAL.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Amherst, édifice public.
Annapolis, édifice public.
Antigonish, édifice public.
Arichat, bureau de poste.
Baddeck, édifice public.
" dépôt d'armes.
Dartmouth, bureau de poste.
Digby, édifice public.
Guysborough, édifice public.
Halifax, douane (en construction).
" édifice fédéral.
" salle d'exercices militaires.
" dépôt de vérification (loué).
" bâtisse de l'immigration.
" quarantaine (île Lawlor).
Kentville, édifice public.
Liverpool, bureau de poste.
Lunenburg, édifice public.
Middleton, dépôt d'armes.
Nappan, ferme expérimentale.
New-Glasgow, édifice public.
Pictou, douane.
" bureau de poste.
" quarantaine.
Springhill, édifice public.
Sydney, édifice public.
" quarantaine.
Sydney Mines, édifice public (en construction).
Sydney-nord, édice public.
Truro, édifice public.
Windsor,, édifice public.
" salle d'exercices militaires.
Yarmouth, édifice public.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Charlottetown, édifice fédéral.
" quarantaine (port sud).
Montague, bureau de poste.
Souris, édifice public (en construction).
Summerside, édifice public.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst, édifice public.
Campbellton, édifice public (en construction).
Carleton, Saint-Jean-ouest, édifice public.
Dalhousie, bureau de poste.
Fredericton, école d'infanterie.
" édifice public.
" écuries militaires.
" quartiers du sergent-major.
Marysville, bureau de poste.
Middle-Island, quarantaine.
Moncton, édifice public.
Newcastle, édifice public.
Richibouctou, édifice public.
Saint-Jean, douane.
" salle d'exercices militaires.
" bâtisse de l'immigration.
" bureau de poste.
" quarantaine (île Partridge).
" caisse d'épargnes.
Saint-Stephen, édifice public.
Sussex, édifice public.
" dépôt d'armes.
Tracadie, lazaret.
Woodstock, édifice public.
" salles d'armes.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Acton Vale, édifice public (en construction).
Aylmer, bureau de poste.
Berthiervil'e, bureau de poste.
Buckingham, bureau de poste.
Coaticook, édifice public.
Drummondville, édifice public.
Dundee, douane.
Fraserville, édifice public.
Farnham, bureau de poste.
Granby, édifice public.
Grosse-Ile, quarantaine.
Hochelaga, bureau de poste.
Hull, bureau de poste
Joliette, édifice public.
Lachine, bureau de poste.
L'Assomption, bureau de poste.
Lévis, bâtisse de l'immigration.
" quarantaine des animaux.
" édifice public (en construction).
Longueuil, édifice public (en construction).
Montréal, douane.
" salle d'exercices militaires.
" entrepôt de vérification.
" bâtisse du revenu de l'intérieur
" bureau de poste.

Péribonka, bâtisse de l'immigration.
Québec, ateliers de l'artillerie.
" cartoucherie.
" citadelle.
" douane.
" salle d'exercices militaires.
" entrepôt de vérification.
" bâtisse de l'immigration.
" fonderie.
" bureaux de la marine.
" observatoire.
" bureau de poste.
Richmond, édifice public.
Rimouski, édifice public.
Roberval, bâtisse de l'immigration.
Saint-Henri, bureau de poste.
Saint-Hyacinthe, édifice public.
" bâtisse du revenu de l'intérieur.
" salle d'exercices militaires (en construction).
Saint-Jérôme, édifice public.
Saint-Jean, édifice public.
" école d'infanterie.
Saint-Louis du Mile-End, édifice public (en construction).
Sherbrooke, édifice public.
Sorel, édifice public.
Terrebonne, bureau de poste (en construction).
Thetford-Mines, édifice public.
Trois-Rivières, douane.
" bureau de poste.
" salle d'exercices militaires (en construction).
Valleyfield, bureau de poste (en construction).
Victoriaville, édifice public.

PROVINCE D'ONTARIO.

Alexandria, édifice public (en construction).
Almonte, édifice public.
Amherstburg, édifice public.
Arnprior, édifice public.
Barrie, édifice public.
Berlin, édifice public.
Belleville, édifice public.
Bowmanville, bureau de poste
Brampton, édifice public.
Brantford, édifice public.
Bridgeburg, bureau de poste (en construction).
Brockville, édifice public.
" salle d'exercices militaires.
Carleton-Place, édifice public.
Cayuga, bureau de poste.
Chatham, édifice public.
" salle d'exercices militaires (en construction).
Clinton, bureau de poste.
Cobourg, édifice public.
" dépôt d'armes.
Cornwall, édifice public.
Deseronto, édifice public.

Dundas, dépôt d'armes.
" bureau de poste (loué).
Fort-William, édifice public.
Galt, édifice public.
Gananoque, douane.
" bureau de poste.
Goderich, édifice public.
Guelph, édifice public.
Hamilton, édifice public.
" salle d'exercices militaires.
" douane (vieil édifice).
Hawkesbury, bureau de poste (en construction).
Ingersoll, édifice public.
Kingston, douane.
" salle d'exercices militaires.
" collège militaire, Fort-Frederick.
" bureau de poste.
Lindsay, édifice public.
London, douane.
" salle d'exercices militaires.
" école d'infanterie.
" bureau de poste.
Napanee, édifice public.
Niagara-Falls, édifice public.
Orangeville, bureau de poste.
Orillia, édifice public.
Oshawa, bureau de poste (en construction).
Ottawa, ferme expérimentale.
" salle d'exercices militaires.
" bâtisse des Archives (en construction).
" bâtisse " Est ".
" bâtisse " Ouest ".
" musée des pêcheries et galerie des arts.
" musée géologique.
" hôtel du gouvernement.
" édifice Langevin.
" laboratoire.
" magasins militaires.
" observatoire.
" annexe à l'observatoire (en construction).
" bâtisse du Parlement.
" imprimerie Nationale.
" hôtel de la monnaie (en construction).
" bureau de poste, douanes et revenu de l'intérieur.
" cours Suprême et de l'Echiquier.
" musée Victoria (en construction),
Paris, édifice public.
Pembroke. édifice public.
Pétrolia, édifice public.
Peterborough, douane.
" bureau de poste.
Picton, edifice public.
Port-Arthur, édifice public.
Port-Colborne, édifice public.
Port-Dalhouisie, douane.
Port-Hope, édifice public.
Prescott, douane.

Prescott, fort Wellington.
" bureau de poste.
Portage-du-Rat, édifice public.
Sandwich, bureau de poste (en construction).
Sarnia, bâtisse de l'immigration.
" édifice public.
Sault-Sainte-Marie, édifice public.
Smith's-Falls, édifice public.
Sainte-Catherine, édifice public.
" salle d'exercices militaires.
Saint-Thomas, dépôt d'armes.
" édifice public.
Strathroy, édifice public.
Stratford, édifice public.
" salles d'armes (en construction).
Toronto, douane.
" salle d'exercices militaires.
" entrepôt de vérification.
" bâtisse de l'immigration.
" école d'infanterie et manège.
" bureau de poste.
" buraau de poste " A ".
" bureau de poste " C ".
" Jonction, édifice public.
Trenton, édifice public.
Walkerton, édifice public.
Windsor, salle d'exercices militaires.
" édifice public.
Woodstock, édifice public.
" salles d'armes.

PROVINCE DU MANITOBA.

Brandon, ferme expérimentale.
" bâtisse de l'immigration.
" édifice public.
Birtle, bâtisse de l'immigration.
Dauphin, bâtisse de l'immigration.
Fort-Osborne, école d'infanterie.
Minnedosa, bâtisse de l'immigration.
Portage-la-Prairie, édifice public.
Selkirk-est, bâtisse de l'immigration (vieux garage du Pacifique Canadien).
Virden, dépôt d'armes.
Winnipeg, douane.
" entrepôt de vérification.
" hôpital des immigrés.
" bâtisse de l'immigration (en construction).
" bureaux des terres.
" poudrière.
" bureau de poste.
" " (en construction).

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Alberta.

Calgary, palais de justice.
" bâtisse de l'immigration
" édifice public.
Edmonton, bâtisse de l'immigration.
" bureau d'enregistrement.
" prison (en construction).
Lethbridge, édifice public.
" bâtisse de l'immigration.
Macleod, douane.
" palais de justice.
Red Deer, palais de justice.
St. Mary's douane.
Strathcona, bâtisse de l'immigration.

Assiniboïa-est.

Carnduff, palais de justice.
Indian-Head, ferme expérimentale.
Moosomin, palais de justice.
Qu'Appelle, bâtisse de l'immigration.
Wolseley, palais de justice.
Yorkton, palais de justice.

Assiniboïa-ouest.

Medicine-Hat, palais de justice.
" bâtisse de l'immigration.
Moose-Jaw, palais de justice.
" édifice public (en construction).
Régina, palais de justice.
" chambre du conseil.
" hôtel du gouvernement.
" bureaux du gouvernement.
" bâtisse de l'immigration.
" bureaux des terres et d'enregistrement.
" bureau de poste.

Saskatchewan.

Battleford, résidence du commandant.
" hôtel du gouvernement.
" bâtisse de l'immigration.
" résidence du magistrat,
" résidence du régistrateur.
" bureau du régistrateur.
Prince-Albert, palais de justice.
" bâtisse de l'immigration.
" bureaux des terres et d'enregistrement.
" édifice public (en construction).
Saskatoon, bâtisse de l'immigration.

TERRITOIRE DU YUKON.

Clear-Creek, bureau des mines.

Dawson, édifice de l'administration.
" palais de justice.
" résidence du commissaire.
" bureau de poste.
" magasins.
" bureau du télégraphe.
Whitehorse, bureau de poste.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Agassiz, ferme expérimentale.
Kaslo, dépôt d'armes.
Kamloops, dépôt d'armes.
" édifice public.
Nanaïmo, édifice public.
Nelson, édifice public.
" dépôt d'armes.
New-Westminster, salle d'exercices militaires,
" édifice public.
Revelstoke, dépôt d'armes.
Rossland, édifice public.
" dépôt d'armes.
Vancouver, bâtisse de l'immigration.
" salle d'exercices militaires.
" édifice public.
Victoria, casernes d'artillerie.
" salle d'exercices militaires.
" douane (bureau de la Marine et des Affaires des Sauvages.)
" magasins militaires.
" bureau de poste (vieil édifice.)
" poudrière.
" édifice public.)
Williams-Head, quarantaine.

PARTIE IV

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

SUR LES

TRAVAUX DANS LES HAVRES ET RIVIÈRES

Y COMPRIS

LES SERVICES DES BASSINS DE RADOUB ET DES DRAGUEURS, DES CHEMINS, PONTS ET ARPENTAGES PAR TOUT LE CANADA.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, le 10 janvier 1906.

M. FRED GÉLINAS, Secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Ces travaux comprennent la constrnction et la réparation de quais, jetées, brise-lames, barrages, déversoirs et ouvrages de protection des rives et des grèves ; les travaux d'amélioration des havres et des rivières par le dragage, la construction, l'entretien des bassins de radoub ; la construction et l'entretien et le fonctionnement des glissoires et des estacades ; la construction et l'entretien des ponts interprovinciaux et de leurs abords, et des ponts construits sur les voies publiques sous le soin du gouvernement fédéral, dans les Territoires du Nord-Ouest, ainsi que l'entretien des routes militaires ; les études hydrographiques et les levés des plans et examens ordinaires, y compris les arpentages géodésiques et les nivellements de précision nécessaires pour la préparation des plans, rapports et estimations, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EUGÈNE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

Pendant l'exercice de 1904–05, des arpentages, levés de plans et examens ont été faits aux endroits suivants :—

NOUVELLE-ECOSSE.

Annapolis, comté d'Annapolis.
Arichat, comté de Richmond.
Arisaig, brise-lames, comté d'Antigonish.
Avonport, comté de King.
Baddeck Inlet, comté de Victoria.
Bailey's Brook, comté de Pictou.
Barachois, comté de Victoria.
Bass River, comté de Colchester.
Battery Point, comté d'Annapalis.
Baxter, havre, comté de King.
Baie St-Laurent, comté de Victoria.
Beckerton, comté de Guysboro.
Black Point, comté de Victoria.
Boisdale, comté de Cap-Breton.
Burke's Cove, comté de Victoria.
Canning, comté de King.
Canso, comté de Guysboro.
Chegoggin, comté de Yarmouth.
Cheverie, comté de Hants.
Church Point, comté de Digby.
Cow Bay, comté de Halifax.
Crooks' Cove, comté de Guysboro.
Cunningham's Point, comté de Guysboro.
Devil Island, comté de Halifax.
Dixon's Point, comté du Cap-Breton.
Drum Head, comté de Guysboro.
East Chezzetcook, comté de Halifax.
East River Bridge, comté de Pictou.
Economy, comté de Colchester.
Feltzen, sud, comté de Lunenburg.
Freeport, comté de Digby.
French Village, comté de Halifax.
Gabarus, comté de Cap-Breton.
Georgeville, comté d'Antigonish.
Gibbon's Bridge (quai) comté de Cap-Breton.
Glace Bay, comté de Cap-Breton.
Goose Harbour, comté de Yarmouth.
Hall Harbour, comté de King.
Harrigan, comté de Halifax.
Hantsport, comté de Hants.
Hiltz Narrows, comté de Lunenburg.
Indian Harbour, comté de Halifax.
Ingonish, nord, comté de Victoria.
Iona, sud, comté de Victoria.
Irish Vale Pond, comté de Cap-Breton.
Jeddore, comté de Halifax.
Jeddore, Oyster Pond, comté de Halifax.
Kellys' Cove, comté de Yarmouth.
Kingsport, comté de King.
Lennox Passage, comté de Richmond.
Meteghan, rivière, comté de Digby.
Meteghan, comté de Digby.
Middle County Harbour, comté de Guysboro.
Middle Melford, comté de Guysboro.
Mill Cove, comté de Lunenburg.
Mushaboon, comté de Halifax.
New Haven, comté de Victoria.
Newport Landing, comté de Hants.
Noël, comté de Hants.
North Harbour, (Baie Aspy), comté de Victoria.
North River, comté de Victoria.
Nyanza, comté de Victoria.
Parker's Cove, comté de Annapolis.
Pembrooke, comté de Hants
Petit Bras d'Or, comté de Cap-Breton.
Petite Rivière, comté de Lunenburg.
Phinney Cove, comté d'Annapolis.
Pictou (Ile), comté de Pictou.
Piper's Cove, comté de Cap-Breton.
Plympton, comté de Digby.
Poirierville, comté de Richmond.
Port au Pique, comté de Colchester.
Port Dufferin, comté de Halifax,
Porter's Lake, comté de Halifax.
Port Félix, comté de Guysboro.
Port Hilford, comté de Guysboro.
Port Hawkesbury, comté d'Inverness.
Rivière Bourgeois (Bissett), comté de Richmond.
Bivière Bourgeois (Boyd's), comté de Richmond.
Round Hill, comté d'Annapolis.
Samson's Cove, comté de Richmond.
Sandford, comté de Yarmouth.
Scott's Bay, comté de King.
Sheet Harbour, comté de Halifax.
Skinner's, anse, comté de Pictou.
South Bar, comté de Cap-Breton.
South Cove Grant, comté de Victoria.
Spry Bay, comté de Halifax.
Summerville, comté de Hants.
Swivel Point, comté de Cap-Breton.
Sydney, hâvre, comté de Cap-Breton.
Taugier, comté de Halifax.
Tatamagouche, comté de Colchester.
Tennycape, comté de Hants.
Three Island Cove, comté de Richmond.
Toney, rivière, comté de Pictou.
Tracadie, est, comté d'Antigonish.

Litchfield, comté d'Annapolis.
Little River, comté d'Annapolis.
Little Brook, comté de Digby.
Little Judique, comté d'Inverness.
Little Narrows (sud) comté d'Inverness.
Lower Plymouth, comté de Yarmouth.
Lower Ship Harbour, comté de Halifax.
Mabou, comté d'Inverness.
Mabou Bridge, (jetée) comté d'Inverness.
Manthorn's Cove, comté de Guysboro.
Margaree Island, comté d'Inverness.
Margaretville, comté d'Annapolis.
Meat Cove, comté de Victoria.
Upper Washabuck, comté de Victoria.
Victoria Beach, comté d'Annapolis.
West Pubnico, comté de Yarmouth.
West Chezzetcook, comté de Halifax.
Weymouth, comté de Digby.
Whale Cove, comté d'Annapolis.
Whitney, jetée, comté de Cap-Breton.
Wine Harbour, comté de Guysboro.
Windsor, comté de Hants.
Wolfeville, comté de King.
Yarmouth, barre, comté de Yarmouth.
Yarmouth, havre, comté de Yarmouth.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Baie Fortune, brise-lames, comté de King.
Belle Rivière, comté de Queens.
Belfast, jetée, comté de Queens.
Beach Point, comté de King.
Bay View, jetée, comté de Queens.
Blooming Point, comté de Queens.
Cascumpec, comté de Prince.
China Point, comté de Queen.
Cap Traverse, jetée, comté de Prince.
Canoe Cove, brise-lames, comté de Queen.
Campbell's Cove, comté de King.
Graham's Pond, comté de King.
Gruk River, comté de King.
Grand River, comté de Prince.
Higgins Shore, comté de Prince.
Hurd's Point, comté de Prince.
Lewis Point, comté de Prince.
Mount Stewart, comté de Queen.
Mink River, comté de King.
Miminigash, comté de Queen.
McPherson's Cove, comté de King.
New London, comté de Queen.
North Cardigan, comté de King.
Port Selkirk, comté de Queen.
Pannure Island, comté de King.
Queen, (jetée) Georgetown, comté de King.
Rustico, comté de Queen.
Red Point, comté de Queen.
St-Peters Lake, comté de King.
Savage Harbour, comté de King.
St-Peters, comté de King.
South Riv., Murray Harbour, comté de King
Souris, comté de King.
Summerside, comté de Prince.
Tignish, comté de Prince.
Victoria, jetée, crapaud, comté de Queen.
Wood Islands, comté de Queen.
West Point, comté de Prince.

NOUVEAU BRUNSWICK.

Anderson's Hollow, comté d'Albert.
Ackerley, jetée, comté de Queen.
Blissville, comté de Sunbury.
Belyca, jetée, comté de King.
Buctouche, comté de Kent.
Buctouche Beach, comté de Kent.
Burnt Church, comté de Northumberland.
Campbellton, comté de Restigouche.
Chance Harbour, comté de St-Jean.
Chatham, comté de Northumberland.
Colwell's Creek, comté de Queen.
Cunning's Cove, comté de Charlotte.
Dipper Harbour, comté de St-Jean.
Dover, comté de Westmoreland.
Durham, comté de Restigouche.
Edgett's Landing, comté d'Albert.
Edmunston, comté de Madawaska.
Fort Dufferin, comté de St-Jean.
Great Salmon River, comté de St-Jean.
Lord's Cove, comté de Charlotte.
Lower Dover, comté de Westmoreland.
Maquapit Lake, comté de Queen.
Mace's Bay, comté de Charlotte.
Mill's Point, comté de Northumberland.
Neguac, comté de Northumberland.
Negro Point, comté de St-Jean.
Newcastle, comté de Northumberland.
Partridge Island, comté de St-Jean.
Point Wolfe, comté d'Albert.
Parrsborough, comté de Cumberland.
Richibouctou, comté de Kent.
Richibouctou, cap, comté de Kent.
Rivière, St-Jean, comté de Sunbury etc.
Shippegan, comté de Gloucester.
South Rodney, jetée, comté de St-Jean.
St-George, comté de Charlotte.
Tracadie, comté de Gloucester.
Tynemouth Creek, comté de St-Jean.

Hampstead, comté de Queen.
Hills borough, comté d'Albert.
Hopewell Cape, comté d'Albert.
Hopewell Hill, comté d'Albert.
Leonardville, comté de Charlotte.
L'Etang, comté de Charlotte.
Loggieville, comté de Northumberland.
Lower Lincoln, comté de Sunbury.
Upper Salmon River, comté d'Albert.
Webster, jetée, comté de Queen.
Welchpool, comté de Charlotte.
Westfield, comté de King.
Wilson's Beach, comté de Charlotte.
Washademoak, comté de Queen.
York Point, comté de St-Jean.

QUÉBEC.

Agnès, comté de Beauce.
Anse Eternité, comté de Chicoutimi.
Ashuapmouchouan "
Belœil, comté Chambly et Verchères.
Berthier, comté de Berthier.
Bon Désir, comté de Saguenay.
Boucherville, comté de Verchères.
Bromptonville, co. de Richmond et Wolfe.
Cap à l'Est, comté de Chicoutimi.
Champlain, comté de Champlain.
Chateauguay, comté de Chateauguay.
Chute-Morte-à-Pierre, comté de Joliette.
Coteau du Lac, comté de Soulanges.
Coteau Landing "
Côte Ste-Catherine, comté d'Hochelaga.
D'Israéli, Comté de Richmond.
Doucet's Landing, comté de Nicolet.
Fabre, comté de Pontiac.
Georgeville, comté de Stanstead.
Graham, comté de Vaudreuil.
Hudson "
Iberville, comté de St-Jean d'Iberville.
Ile Bizard, comté de Jacques Cartier.
Ile Perrot, comté de Vaudreuil.
Knowlton Landing, comté de Brome.
Lachine, comté de Jacques-Cartier.
Lacolle, comté de Missisquoi.
Lac Labelle, comté de Labelle.
Lac Mégantic, comté de Compton.
Lac Nominingue, comté de Labelle.
Lac St-François, comté de Beauce.
Lanoraie, comté de Berthier.
Laprairie, comté de Laprairie.
Lavaltrie, comté de L'Assomption.
Longueuil, comté de Chambly-Verchères.
Magog, comté de Stanstead.
Masson, comté de Labelle.
Notre-Dame de Montauban, comté de Portneuf.
Peel Head, baie, comté de Missisquoi.
Pentecôte, comté de Saguenay.
Petit Saguenay "
Phillipsburg, comté de Missisquoi.
Pierreville, comté d'Yamaska.
Pointe Fortune, comté de Vaudreuil.
Pointe Gatineau, comté de Wright.
Pointe St-Charles, comté d'Hochelaga.
Pointe Valois, comté de Vaudreuil.
Quinn's Point.
Repentigny, comté de L'Assomption.
Richmond, comté de Richmond et Wolfé.
Rigaud, comté de Vaudreuil.
Rivière aux Anglais, co. de Chateauguay.
Rivière Godfroye, comté de Nicolet.
Rivière La Guerre, comté d'Huntingdon.
Rivière Nicolet, comté de Nicolet.
Rivière St-Louis, comté de Beauharnois.
Sabrevois, comté de St-Jean d'Iberville.
Sept Iles, comté de Saguenay.
St-Firmin "
Sorel, comté de Richelieu.
St-André, comté d'Argenteuil.
Ste-Anne de la Pérade, co. de Champlain.
Ste-Anne de Sorel, comté de Richelieu.
Ste-Barbe, comté d'Huntingdon.
Ste-Blaise, comté de St-Jean d'Iberville.
St-Gédéon, îles, comté de Chicoutimi.
Ste-Geneviève, comté de Jacques-Cartier.
St-Ignace de Loyola, comté de Berthier.
St-Jean, comté de St-Jean.
St-Marc, comté de Chambly.
St-Mathias, comté de Rouville.
St-Paul de l'Ile aux Noix, comté de St-Jean.
St-Pierre les Becquets, comté de Nicolet.
St-Stanislas, comté de Beauharnois.
St-Sulpice, comté de L'Assomption.
St-Zotique, comté de Soulanges.
Témiscamingue, nord.
Terrebonne, comté de Terrebonne.
Trois Lacs, comté de Beauce.
Valleyfield, comté de Beauharnois.
Verchères, comté de Verchères-Chambly.
Ville Marie, comté de Pontiac.
Verdun, comté de Jacques-Cartier.
Weedon, comté de Richmond-Wolfe.

ONTARIO

Malden,
Colchester,
Matchedach, baie.
Rama,
Whitby,
Rose Point,

Rivière Niagara,
Thunder Bay,
Rivière Trent,
Jones Creek,
Atherley,
Wikwemikong,
Rivière Holland,
Mud hake,
Chemong Park,
Little Sandy Bay,
Colborne,
Rivière Thames,
Lac Dean,
Janack's Narrows,
Barry's Bay,
South River,
Peterborough,
Silverwater,
Bensford Bridge,
Bridgeworth,
Crow's Landing,
Rossport,
Rainy River.
Rivière Severn,
Fort Frances,
Echo Bay,
Dunnit's Landing,
Scuggog River,
Dayton,
Spanish River,
Baie Dyer,
Pointe Jackson,
Callander,
Prescott,
Chute à Blondeau,
Cornwall,
L'Orignal,
Morrisburg,
Freadwell,
Wendover,
Port Stanley,
Stratford,
Pointe Dawson,
Besserer's Grove,
Ile Pelée,
St. Mary's,
Haileybury,
Colchester,
Port Burwell,
Rivière du Chenal Écarté,
Baie Mitchell,
Kincardine,
Amhertsburg,
St-Joseph,
Goderich,
Bayfield,
Tamagami,
Rondeau,
Port Bruce,
Grand River, pont,

NOUVELLE-ECOSSE.

ADVOCATE HARBOUR,

Advocate Harbour, comté de Cumberland, est un village important et prospère situé dans la baie de Greville, à trente milles au sud-ouest de Parrsboro. Sa population est de 700 à 1,000 habitants, qui s'occupent surtout d'agriculture, de pêche, de mines et de commerce de bois.

En 1899, le ministère a construit un quai au coût total de $2,765.41. Ce quai a 360 pieds de long, 20 de large au sommet, excepté les derniers 40 pieds qui ont 30 pieds de large, et de 12 à 16 pieds de haut. Il est construit en chevalets de pilotis, rentorcés avec des liernes et moises La façade du large et les extrémités furent lambrissées avec du pilotis à joints clos. Le pilotis à joints clos ne fut pas suffisant pour empêcher le courant de nuire aux vaisseaux amarrés à l'intérieur du quai, et en 1901, la somme de $431.82 fut dépensée pour lambrisser les deux façades intérieures.

Durant l'exercice terminé le 30 de juin 1905, la somme de $1,724.22 fut dépensée pour élargir le quai. Le quai entier, excepté la pile attenante au rivage, a été élargi de 10 pieds au moyen de chevalets en pilotis, réunis et remplacés par des pièces de couronnement, traversines, moises, etc.

Le commerce a beaucoup augmenté à cet endroit, depuis la construction du quai.

Les grandes mers montent de 40 pieds, les mortes mers de 34 pieds.

APPEL RIVER.

Appel River, comté de Cumberland, est un village situé sur la rivière du même nom, à 25 milles de Joggins, la station de chemin de fer la plus rapprochée. Le village contient deux églises, trois magasins, un hotel, scieries et bureau de téléphone. Population 700 âmes.

Durant l'exercice terminé le 30 de juin 1905, des plans et devis furent préparés en prévision de la construction d'un quai à cet endroit, mais à la fin de l'exercice, les travaux n'étaient pas encore commencés.

La dépense durant l'exercice financier 1904-05, est de $19.81.

POINTE AMHERST.

Pointe Amherst, est un village d'environ 200 habitants situé à l'extrémité de la baie de Fundy, à quatre milles d'Amherst.

Une dépense de $3,000 fut autorisée par le Parlement pour la construction d'un quai à cet endroit, mais au 30 de juin 1903, le travail n'était pas encore commencé.

BADDECK.

Baddeck, le chef-lieu du comté de Victoria, est situé sur la rive nord du lac Petit Bras d'Or, près de l'entrée du chenal St-Patrice.

Le 5 de juin 1903, un rapport et évaluation furent faits relativement à la construction d'un quai à cet endroit.

En 1904-5, une dépense de $5,000 fut autorisée pour construction de ce trail, mais à la fin de l'exercice financier, l'ouvrage n'était pas encore commencé.

BAILEY'S-BROOK.

Bailey's-Brook, Lismore, comté de Pictou,est un cours d'eau considérable qui se jette dans le détroit de Northumberland, à 10 milles à l'est de l'entrée du havre de Merigonish, 6 milles à l'ouest de Arisaig.

Durant la période des hautes eaux son volume est considérable, mais en été il est presqu'à sec, et l'embouchure en est obstruée par des bancs de sable formés par la mer, durant les vents d'est. Pour le dernier demi-mille de son cours, il coule à travers un terrain d'alluvion, dans un chenal d'une largeur de 50 à 80 pieds, et d'une profondeur de 3 pieds, à l'eau basse du printemps.

La somme de $2,000 fut votée en 1902-03, dans le but d'ouvrir un chenal permanent au travers la grève, afin de permettre aux bateaux d'entrer se mettre à l'abri, dans la rivière ; et pour la construction des travaux nécessaire pour protéger ce chenal.

Les travaux suggérés consistent :—à couper un chenal à travers la grève, environ 290 pieds de long, 30 pieds de large au fond, avec une profondeur d'eau de 2 pieds, à l'eau basse du printemps, ou 6½ pieds à l'eau haute ; à construire un déversoir, sur le côté ouest du chenal, 130 pieds de long et 12 pieds de large, protégé par du pilotis jointif sur le côté du chenal et sur l'extrémité extérieure ; à construire un brise-lames, 240 pieds de long et 20 pieds de large, dans une profondeur de 3 pieds à l'eau basse, construit en caissonnage en bois rond, à angle droit avec la grève, 30 pieds à l'est du chénal, afin d'empêcher l'accumulation du sable dans le chenal, et pour servir de débarcadère.

La somme votée à la session de 1902 a été dépensée pour se procurer le bois nécessaire pour la construction des ouvrages de protection.

Durant l'exercice terminé le 30 juin 1904, la somme de $2,742.48 fut dépensée pour construire le brise-lames, sur le côté est de l'entrée, et pour creuser le chenal ci-haut mentionné. Il ne reste qu'à construire le déversoir pour compléter les travaux d'amélioration.

En 1904-5, la somme de $1,471.46 fut dépensée pour construire un barrage de déviation ; un ouvrage en pierre et fascines à l'extrémité intérieure du brise-lames ; un

prolongement en pierre et fascines, 7 pieds de large, 5 pieds de haut et 64 pieds de long ; et pour creuser le chenal.

Dépense totale au 30 de juin 1905, $6,213.87.

BARACHOIS.

Barachois, comté de Victoria, est situé à l'entrée de la rivière Barachois, environ trois milles au nord du hâvre de Ste-Anne. C'est un joli petit hâvre sûr, formé par les barres environnantes et réuni à la baie Ste-Anne par chenal à travers la barre.

Une dépense de $1,500 fut autorisée pour améliorer le hâvre, mais, comme nous n'avions aucuns renseignements sur l'endroit et sur la nature des travaux requis, un examen et relevé de plans furent faits le 2 de décembre, 1904.

Les travaux demandés consistent à empêcher le chenal de changer de position et, comme ces changements sont causés par le déplacement des sables du rivage, pendant les gros vents du nord, la construction d'un brise-lames, sur le côté nord de l'entrée, serait nécessaire.

Le brise-lames suggéré a 200 pieds de long et 15 pieds de large, avec parements à déclin 1 dans 8, construit en bois rond à joints ouverts, chargé de lest et lambrissé à joints clos, le lambrissage enfoncé 2 pieds dans la terre.

Nous nous sommes procuré les matériaux nécessaires durant l'hiver et la construction commença dans les premiers jours de juin. A la fin de l'exercice financier la somme de $1,499·80 avait été dépensée pour construire les fondations du caissonnage jusqu'à deux pieds du sommet, mais seulement qu'en partie chargées de lest.

BARRINGTON PASSAGE.

Barringson Passage est un chenal ayant de 200 pieds à un-demi mille de large, situé entre l'île du Cap Sable et la terre ferme ; ce chenal est beaucoup fréquenté par les goélettes et les steamers de cette partie de la Nouvelle-Ecosse. A l'eau basse du printemps il n'y a que neuf pieds d'eau dans certaines parties du chenal, tandis que le reste a une profondeur variant de 14 à 25 pieds. Nous avons jugé a propos d'établir une profondeur uniforme de 14 pieds, et, durant le dernier exercice financier la somme de $2,383.62 fut dépensée pour creuser où c'était nécessaire.

Un fond que l'on avait pensé être une pointe de roc solide, fut trouvé, après examen, être composé de cailloux distincts ; quelques-uns de ces cailloux, les plus gros, furent enlevés au moyen de la mine, et les autres au moyen d'élingues et d'un treuil à vapeur. Le chenal a, maintenant, une profondeur de 11 pieds, excepté à un endroit, où nous nous proposons de creuser l'année prochaine.

Nous avons enlevé 475 tonnes de pierre au coût de $4.22 la tonne. Comme les marées sont très fortes et le chenal étroit il n'y a qu'à certains temps de la marée que le travail peut se faire.

Le coût de ce travail avait été placé à $5000, et nous espérons que l'année prochaine il sera presque complété.

BASS RIVER.

Bass River est un village agricole et manufacturier d'environ 500 habitants, situé sur le côté nord de la baie de Cobequid, bras oriental de la Baie de Fundy. C'est à mi-chemin entre Truro et Parrsboro, ou environ à 28 milles de chaque endroit. En 1894-95, le département a bâti un quai public en pilotis, de 210 pieds de long et 40 pieds de large, avec un L au bout extérieur, de 55 pieds de long par 40 pieds de large. A l'extrémité extérieure du L, on trouva nécessaire de bâtir un petit quai en caisson, contenant 8,000 pieds cubes, à cause de la dureté du fond qui empêchait d'enfoncer les pilotis à la profondeur convenable. Le long de sa façade extérieure, l'ouvrage a 28 pieds de haut donnant une profondeur de 22 pieds à l'eau haute des grandes marées.

Durant l'exercice financier de 1901-02 le département a déposé la somme de $1,099-11 pour prolonger le quai en pilotis. bâti en 1894-95. Le prolongement, tel que construit, a 40 pieds carrés, solidement bâti en pilotis, donnant au quai la forme d'un T. Un petit entrepôt a aussi été construit sur le quai, pour la commodité des expéditeurs et des marchands.

En 1902-3, la somme de $56 06 fut dépensée pour agrandir l'entrepôt.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905. la somme de $1,200.03 fut dépensée pour renouveler le sommet du quai, le plancher, traversines, pièces de couronnement et nombre de pilotis de défense furent renouvelés.

BATTERY POINT.

Battery Point, comté d'Annapolis, est un établissement de pêche d'environ 150 habitants, situé sur le côté est de Digby Gut, environ quatre milles au nord-est de la ville de Digby, et 15 milles au sud-ouest d'Annapolis.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, une somme de $2,062.21 fut dépensée pour construire un brise-lames, pour protéger la flotte, laquelle se compose d'environ 40 ou 50 bateaux de pêche. Cette construction a 90 pieds de long, 26 pieds de large, 8 pieds de haut à l'extrémité près du rivage, et 19 pieds au bout du large. L'approche se compose d'une levée en pierre, 38 pieds de long, 26 pieds de large et 4 à 8 pieds de haut.

A la fin de l'exercice, l'ouvrage était presque fini, à l'exception de quelques défenses qui n'étaient pas encore posées-

Les grandes mers montent de 26 pieds, les mers-mortes de 22 pieds.

BAYFIELD.

Bayfield, comté d'Antigonish, est sur le côté sud de la Baie Saint-George, à 8 milles, à l'est d'Antigonish-Harbour, et 15 milles à l'ouest de l'entrée des détroits de Canso. Le port ou rade est abrité par l'île Pomquet qui se trouve à 1,000 pieds à l'est de la pointe Pomquet (Pomquet Point) et par les récifs en dehors, dans toutes les directions excepté entre le nord-est, par nord et ouest.

En 1857, la construction d'un quai fut commencée par une compagnie à fonds social, sur le côté ouest du port, à un quart de mille au sud de la pointe Pomquet, (Pomquet Point). Il fut transféré au gouvernement fédéral en 1887, c'était une construction en blocs et en arches, de 402 pieds de long, s'étendant jusqu'à une profondeur de 9 pieds, à l'eau basse. En 1887-88, les deux blocs, celui du large et le voisin furent élevés, réparés et entourés de pilotis serrés ; le bloc central et celui du rivage furent rasés, jusqu'au niveau de l'eau basse, et une construction ininterrompue fut élevée entre les blocs extérieurs et le rivage. Par la grande tempête du 1er décembre 1890, l'ouvrage fut emporté et rasé jusqu'à 6 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse à l'extrémité extérieure, et jusqu'à 3 pieds au-dessus du même niveau, soit 112 pieds à partir de l'extrémité intérieure.

En 1892-93, on passa un contrat pour la construction d'un nouveau quai. L'ouvrage sous contrat fut terminé, et l'accès en fut amélioré par un des dragueurs du département en 1893-94.

Le nouveau quai a 442 pieds de long,—comprenant 33 pieds de maçonnerie brute, 319 pieds de caissons à jour et arches, de 25 pieds de large, et 90 pieds de caissons à joints serrés ou deux piles de 60 x 30 pieds chacune, placée à angle droit. La charpente de dessous des caissons à jour et des caissons à joints serrés de l'extérieur, est en pin jaune créosoté de la Caroline du Nord, et la structure supérieure en bois du pays. La profondeur à l'extrémité du large, aux eaux les plus basses, est de 11 pieds. Les marées du printemps montent de 4 pieds.

Depuis son achèvement, les piles de cet ouvrage, tant celles à jour que celles à joints serrés, se sont considérablement affaissées par le tassement, surtout du côté nord.

En mai et juin 1896, on a dépensé une somme de $348.37 pour rêhausser le niveau de 147 pieds de l'ouvrage en piles et arches, et pour d'autres légères réparations à la couverture entre les deux piles à joints serrés de l'extérieur.

Durant l'exercice de 1903-04, la somme de $3,074.57 fut dépensée pour exhausser et réparer le bout du large, et pour renouveler les solives et les pièces de couronnement sur toute la longueur du quai.

Brise-lames.—Un brise-lames de 400 pieds de long, fut construit à la pointe Pomquet, en 1879 et prolongé de 310 pieds en 1888. L'ouvrage se composait d'un caisson de 18 pieds de largeur en moyenne, recouvert d'un talus en pierre du côté de la mer, de trois à un, et du côté intérieur de un et demi à un. Il résista sans accident, jusqu'à la grande tempête du 1er décembre 1890, alors que le revêtement de pierre fut enlevé presque jusqu'au niveau de la haute marée, sur un espace de 160 pieds de l'extrémité intérieure.

Pendant les années 1892-93-94 et 1895-96, le brise-lames fut réparé et prolongé. L'ouvrage exécuté comprenait une annexe de 70 pieds de long avec un L ou retour, à l'extrémité extérieure, de 40 pieds de long.

Durant l'exercice de 1897-98, il a été dépensé une somme de $999.37 pour rebâtir le revêtement de pierre du brise-lames, là où il avait été dérangé. A peu près 4,000 pieds en superficie furent reconstruits, avec 263 verges cubes de grandes pierres, dont 163 verges cubes se composaient de la vieille pierre déplacée et 200 verges cubes de pierre nouvelle apportée d'un mille, au quai public et de là par chaland, un quart de mille au brise-lames.

A l'exception de quelques pierres du tablier qui furent déplacées, le brise-lames se conserva en bon état jusqu'au 5 de décembre 1902, alors qu'il fut fortement endommagé par une tempête du nord, accompagnée d'une marée d'une force exceptionnelle. Les pierres du tablier furent enlevées sur une longueur de 458 pieds (de 184 à 642 de l'extrémité intérieure) jusqu'au sommet du caissonnage, c'est-à-dire, à $1\frac{1}{2}$ pied au-dessus de l'eau haute. Les pierres du tablier, à partir de 726 pieds de l'extrémité intérieure jusqu'à l'extrémité du large, furent déplacées et endommagées.

Les réparations suggérées consistent dans la construction d'un mur en béton, 525 de long, construit sur le côté du large du caissonnage et à replacer les pierres du tablier.

Durant l'exercice de 1903-04, la somme de $6,789.83 fut dépensée pour se procurer 800 barils de ciment, et pour construire 30 pieds courants du mur en béton.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $4,147.06 fut dépensée pour compléter le mur de béton ; pour reconstruire le sommet sud du mur, sur le côté du large, une longueur de 325 pieds ; et pour remplir de coulis les intervalles entre les pierres de couronnement, sur une longueur de 160 pieds.

Nous évaluons à $1,600, la somme requise pour compléter les réparations.

BAIE ST.-LAURENCE.

Baie St.-Laurence, comté de Victoria, est située à l'extémité nord du Cap Breton, entre le Cap Nord et Black Point.

A l'extrémité de la baie, et séparée de celle-ci par des bancs de sable, gravier et pierre, se trouve un petit lac d'environ trois quarts de mille de large par un mille et demi de long ayant une profondeur d'eau considérable.

En 1887, un chenal fut creusé à travers le banc de sable, mais, comme il n'était pas protégé contre la mer, il fut bientôt rempli.

En 1888-89, le chenal fut ouvert et protégé, sur le côté est, par une construction en caissons, 53 pieds de long et un ouvrage en fascines et pierre, 39 pieds de long.

Le chenal resta ouvert mais fut bientôt bouché par le sable, durant une tempête du nord-est. L'ouvrage en caissons subsiste encore, mais l'ouvrage en fascine et en pierre a été emporté par la mer.

La dépense totale, au 30 juin 1889, était de $3,992.17.

Le parlement vota un crédit de $5,500 pour construire un hâvre à cet endroit, durant l'exercice financier de 1904–5 ; ordre fut donné de préparer les plans et devis nécessaires, mais comme nous n'avions pas les renseignements nécessaires, nous fûmes

obligés de faire un examen de l'endroit, et le 20 juin un rapport fut soumis, où le coût d'un chenal permanent est placé à $19,400.

BECHERTON.

Becherton, ou Port Becherton, est un hâvre situé sur la côte sud ou atlantique de la Nouvelle-Ecosse, environ mi-chemin entre Indian Harbour et County Harbour, et à cinq milles et demi de l'entrée de chacun de ces hâvres.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $2,192.03 fut dépensée pour se procurer les matériaux nécessaires pour la construction d'un quai en piles et travées, et pour construire la pile intérieure, 40 pieds de long par 20 pieds de large et la structure de la seconde et troisième piles.

Le quai lorsque complété, aura 190 pieds de long et se composera d'une pile intérieure 40 pieds par 20 pieds ; quatre piles intermédiaires, 18 pieds par 20 pieds, et une pile extérieure 24 pieds par 50 pieds. A l'extrémité du large il y aura 12 pieds d'eau à l'eau basse, et 18 pieds à l'eau haute du printemps.

BIG-HARBOUR OU BÉVIS.

Big-Harbour, comté de Victoria, est situé sur la rive sud du chenal du Grand Bras-d'Or, à environ 15 milles à l'ouest de son entrée dans l'Atlantique.

Le 28 avril 1904, la construction d'un quai à cet endroit, fut adjugée à l'entreprise pour la somme de $3,875.

Cet ouvrage consistera en piles et travées ; les fondations seront en bois traité à la créosote, la longueur sera de 81 pieds, avec un L au retour de 20 pieds de large ; à l'extrémité extérieure il y aura 13 pieds d'eau à l'eau basse ; une levée de 113 pieds de long unira le quai au chemin public.

Le quai proprement dit se composera d'une culée de 11 pieds de long ; d'une pile intérieure de 20 pieds de long et d'une pile extérieure de 20 pieds par 40 pieds. Des espaces de 15 pieds seront laissés entre les piles et la culée, lesquelles seront reliées entre elles par des travées.

Les piles seront construites en caissons de bois rond, bien lestés et protégés par des défenses. La pile du large sera lambrissée à joints clos.

La dépense durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, est de $3,989.38.

BIG POND.

Big Pond, comté de Cap-Breton, est situé sur le côté sud de East Bay, le bras est du Lac Grand Bras-d'Or, environ 13 milles de l'extrémité de la baie, et à 25 milles au sud-est de la ville de Sydney.

Le 4 de janvier 1904, un contrat fut donné pour la construction d'un quai et approche à cet endroit. Prix du contrat, $7,720.

L'ouvrage fut commencé le 30 de juin et complété d'une manière satisfaisante, le 8 octobre 1904.

C'est une construction en piles et travées, dont le bout du large repose dans 11 pieds d'eau à l'eau basse ; le chemin a 223 pieds de long.

Le quai a 254 pieds de long et 20 pieds de large, avec un L sur le côté nord-est de la pile du large, 28 pieds de long par 24 de large ; il se compose d'une culée 50 pieds de long, de quatre piles de 20 pieds de long, et d'une pile-tête 24 pieds par 48 pieds, avec espaces de 18 pieds entre chaque pile. La culée et les piles sont construites en bois rond avec superstructure en bois traité à la créosote, chargées de lest et garnies de défenses ; les deux piles du large sont lambrissées à joints clos.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-5, est de $7,900.

BLACK POINT.

Black Point, comté de Shelburne, est situé à 17 milles environ au sud-ouest de Shelburne et à 15 milles à l'est de Barrington. Sa population est de 500 habitants

qui s'occupent de pêche et d'agriculture. Autrefois il n'y avait aucune facilité de débarquer le fret à cet endroit, et le charbon, la fleur et autres marchandises nécessaires s'y apportaient d'une distance de 5 à 10 milles.

Dans le cours du dernier exercice financier, un quai y fut construit au coût de $1,826.40 pour donner aux habitants l'avantage de débarquer leurs marchandises à proximité. Le quai consiste premièrement, en une approche en pierres de 47 pieds de long, de 24 pieds de large et de 8 pieds de haut à l'extrémité extérieure ; deuxièmement, en deux piles en caissons de bois rond, à parements ouverts et remplis de lest, chacune de 20 pieds de long et séparées par une travée de 13 pieds de long ; troisièmement, en une construction sur chevalets de pilotis de 120 pieds de long. Le quai principal a 20 pieds de large, à l'exception des 20 pieds extérieurs qui ont 42 pieds de large ; il y a une profondeur de 11 pieds à marée basse. Dans la partie du quai construit en pilotis les chevalets sont placés à 10 pieds de distance d'axe en axe ; ils sont renforcés avec des liernes, des défenses et des moises.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $108.36 a été dépensée pour construire un petit entrepot sur le quai. Cet entrepot a 18 pieds de long par 14 de large et d'une construction assez solide.

Les grandes mers montent de 7 pieds, les mortes mers de 6 pieds.

BOULARDERIE-CENTRE.

Boularderie-Centre, comté de Victoria, est situé du côté sud du chenal du Grand Bras-d'Or, à 8 milles environ à l'ouest de son entrée dans l'Atlantique, et 10 milles à l'est de son entrée dans le lac du Petit Bras-d'Or.

L'ouvrage à cet endroit consiste en un quai de 164 pieds de long et 20 pieds de large, consistant en une approche en pierre, terre et gravier, de 10 pieds de long, et une culée de 24x40 pieds ; avec, entre chaque caisson, une ouverture de 20 pieds recouverte d'une travée de plancher. La culée et les caissons sont construits en bois rond et à parements ouverts. Les pièces de bois sont préparées à la créosote jusqu'au niveau de la mer haute. Des défenses sont posées autour de la culée et du premier caisson suivant. Dans le caisson de l'entrémité extérieure et dans le caisson voisin, les parements sont lambrissés à joints clos.

La profondeur de l'eau le long du quai, sur le chenal, est de 13 pieds.

Les grandes mers montent de 2 pieds.

Durant l'exercice financier 1902-3 la somme de $130.12 a été dépensée pour ouvrir un chemin du quai au chemin public, une distance de 2,100 pieds, aussi pour payer une balance due sur l'ouvrage de l'année précédente.

Durant le dernier exercice, 1903-04, le chemin fut complété au coût de $669.98.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $349.87 fut dépensée pour construire une clôture en fil de fer de chaque côté du chemin conduisant du quai au chemin public.

La dépense totale au 30 de juin 1905, est de $6,110.43.

BROAD COVE MARSH.

Broad Cove Marsh, comté d'Inverness, est situé sur le Golfe Saint-Lanrent, 12 milles au sud du havre de Magarie.

Le quai à cet endroit, lorsque complété en 1888, avait 400 pieds de long, la profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, était de 12 pieds et 10 pouces, à l'eau la plus basse du printemps.

Au mois de janvier 1894, il fut fortement endommagé, et subséquemment, la partie du large fut enlevée jusqu'à 207 pieds du rivage. En 1894-95-96, la partie attenante au rivage, 207 pieds de long, fut réparée et renforcée, et en 1897-98 quelques petites réparations furent aussi faites.

Lorsque les réparations furent entreprises, en 1904-5, il ne restait qu'une longueur de 105 pieds. Durant le dernier exercice une somme de $999.85 fut dépensée pour construire un prolongement de 25 pieds. L'ouvrage premier était en bois équarri à

joints clos, le prolongement construit cette année est en bois rond à parements ouverts, et lambrissé à joints clos, sur le côté nord.

BRETON COVE.

Breton Cove (Anse Breton), comté de Victoria, est situé sur la côte nord-est de l'île du Cap Breton, environ mi-chemin du havre de Ste-Anne et de la baie Ingonish.

Le 18 de juillet 1904, la construction d'un quai à cet endroit fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $5,885. Ce quai servira de débarcadère en même temps que d'abri au mouillage des bateaux de pêche.

L'ouvrage consistera en caissons continus, avec fondations en bois traité à la créosote; la longueur sera de 194 pieds et la largeur de 20 pieds, au sommet ; une pile formant un L sera construite sur le côté est du bout du large, 24 pieds par 20 pieds, en bois traité à la créosote ; un plan incliné de 6 pieds de large, sera construit sur la façade intérieure de l'L.

La profondeur de l'eau, au bout du large, sera de 4 pieds à l'eau basse.

L'ouvrage fut commencé le 15 mai 1905, et à la fin de l'exercice financier était déjà très avancé.

P.S. Le quai fut complété et accepté le 22 de juillet 1905.

La dépense durant l'exercice financier est de $6,003.04.

CANNING.

Canning, comté de King, est un village prospère d'environ 1500 habitants s'occupant pour la plupart de culture, situé sur la rive nord de la rivière Habitant, environ deux milles et demi au-dessus de son embouchure, dans le Bassin des Mines. C'est une station importante de l'embranchement de Kingsport, du chemin de fer Dominion Atlantic, lequel se raccorde à la ligne principale, à Kentville, 11 milles au sud.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $891.27 fut dépensée pour l'achat de matériaux destinés à la construction d'un quai à cet endroit.

CARIBOU (ILE DU).

L'île du Caribou, comté de Pictou, est sur le détroit de Northumberland, à 5 milles à l'ouest de l'entrée du havre de Pictou. Elle est longue d'environ 4 milles et large d'un demi-mille, en moyenne.

Le port de Caribou, abrité par l'île Caribou et une autre île plus petite, sise à l'est de cette dernière, est un havre considérable mesurant 6 milles de large ; mais l'eau y est peu profonde.

L'entrée principale, entre les deux îles, n'a qu'une profondeur de 4 pieds, à l'eau la plus basse, et les fonds entre la terre ferme et l'extrémité occidentale de l'île du Caribou sont à sec au plus basses eaux, excepté dans quelques petits chenaux. Une levée faite de broussailles et de pierres de 1,330 pieds de long par 18 pieds de large au sommet, entre la terre ferme et l'extrémité occidentale de l'île, commencée en 1890-91 et continuée en 1892-93 et 1893-94, restait inachevée, étant recouverte d'eau, par places, à mi-marée.

Durant l'exercice 1894-95, la somme de $299.38 fut dépensée pour élever les travaux qui sont maintenant au niveau des hautes eaux ordinaires sur au delà de 560 pieds de sa longueur, et environ un pied et demi au-dessous de ce niveau sur les 770 pieds qui restent.

En 1897, une brêche se fit à travers cette levée près de son extrémité ouest, où le fond s'étant affouillé jusqu'à une profondeur d'environ 4 pieds à mer basse, la partie supérieure fut avariée, à partir de l'extrémité ouest, sur une longueur de 740 pieds et particulièrement à un endroit où sur une distance de 70 pieds la levée fut démolie jusqu'à $1\frac{1}{2}$ pied du niveau de la mer basse.

Durant les exercices financiers 1900-01 et 1901-02, les brèches furent remplies, avec des fascines et de la pierre, jusqu'au niveau de la marée haute.

Durant l'exercice de 1902-3, la levée fut exhaussée avec des fascines et de la pierre, jusqu'à une hauteur moyenne de $1\frac{1}{2}$ au-dessus de l'eau la plus haute ; la dépense a été de $650.06.

Durant l'exercice de 1903-4, la somme de $1,552.07 fut dépensée pour exhausser l'ouvrage en fascines et pierre, qui avait tassé en certains endroits, et pour placer de la pierre de carrière sur la façade du large.

Durant le dernier exercice financier, nous avons continué à placer de la pierre sur la façade du large et nous avons aussi nivelé le chemin avec de la pierre.

Les grandes mers montent de 6 pieds, les mortes mers de 4 pieds.

Dépenses durant l'exercice de 1904-5, $1,224.44.

Dépenses totales, au 30 juin 1905, $6,678.98.

CHEGOGGIN.

Chegoggin, comté de Yarmouth, est un petit village de fermiers et de pêcheurs, situé sur la côte de la baie de Fundy, à environ quatre milles au nord de Yarmouth. La petite baie du même nom a environ un tiers de mille, du nord au sud. et à peu près la même largeur, de l'est à l'ouest, complètement exposée du sud-ouest, mais abritée sur les autres points ; elle est à sec à marée basse, et profonde de 12 à 14 pieds à haute marée. Dans l'hiver de 1895-96, les habitants, aidés d'un octroi de $45 par le conseil municipal, construisirent un petit brise-lames de 80 pieds de long par $12\frac{1}{4}$ pieds de large, sur une hauteur de 6 à 11 pieds, sur le côté sud de l'embouchure du cours d'eau. Cette construction fut grossièrement érigée avec des caissons de bois rond, et remplie de galais et de cailloux. Il y a plus d'un demi-siècle, un brise-lames avait été construit ici par les propriétaires du marais, à un endroit situé immédiatement à l'est de la construction actuelle. Il fut complèment détruit il y a quelques 18 ou 20 ans, aucun vestige en existe aujourd'hui. En 1899-1900, la somme de $598.12 fut dépensée pour allonger le brise-lames, par l'addition d'un nouveau caisson de 60 pieds de long sur 15 pieds de large et de 10 par 13 pieds de haut. Il est économiquement quoique solidement bâti en caissons de bois rond, du type ordinaire.

En 1900-01, le brise-lames fut prolongé de 51 pieds au coût de $692.21. La nouvelle pile a 11 pieds de large au sommet et 12 à 13 pieds de haut, les côtés sont inclinés en talus dans la proportion de 1 dans 12. En outre de ce prolongement, on reconstruisit, au prix de $88.03, une partie de l'extrémité du quai, près du rivage sur une longueur de 30 pieds, une largeur de 8 pieds et une hauteur de 7 à 9 pieds.

En 1902-03, la partie du brise-lames attenant au rivage, fut exhaussée de 2 à 3 pieds, afin d'empêcher le gravier et le sable de passer par dessus et de boucher l'entrée du petit cour d'eau, où les pêcheurs tiennent leurs bateaux.

Le coût de ce travail fut de $76.58.

Durant l'exercice de 1903-4, la somme de $188.67 fut dépensée pour se procurer du bois pour prolonger le brise-lames.

En 1904-05, la somme de $1,498.58 fut dépensée pour prolonger le brise-lames ; une pile fut construite, 90 pieds de long, 15 pieds de large, et de 13 à 16 pieds de haut, en caissons de bois rond du genre ordinaire.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $3,142.19.

Les grandes mers montent de 16 pieds, les mortes mers de 13 pieds.

CHÈVERIE.

Le village de Chèverie, avec une population d'environ 350, est situé sur la rive droite ou orientale de l'estuaire de la rivière Avon, où elle se jette dans le bassin de Minas, quelques 15 milles au nord de Windsor, le chef-lieu du comté. C'est un bon district agricole, mais le principal commerce de l'endroit consiste dans l'extraction et l'expédition de gypse aux Etats-Unis. La quantité, qui varie suivant les prix dominants sur le marché américain, va de 20,000 à 60,000 tonnes par an.

Un quai d'environ 100 pieds de long fut bâti il y a plusieurs années, par le gouvernement provincial. En 1873-74, le département des Travaux publics l'allongea de

70 pieds, au coût de $2,338.88, cette extension étant faite en caissons de bois rond à parements ouverts, comme l'ancien ouvrage.

En 1882, un prolongement additionnel de 182 pieds fut construit au coût de $5,000. Ce nouvel ouvrage est construit en bois carré, à joints clos, 25 pieds de haut et 25 pieds de large sur le dessus ; les côtés sont construits à déclin de 1 dans 12.

En 1875, la somme de $600 fut dépensée pour faire des réparations très urgentes au côté du quai attenant au rivage. En 1884 le département construisit un brise-lames détaché, à 300 pieds de l'extrémité extérieure du quai afin de protéger ce dernier contre les vents du large. Ce brise-lames consiste en un caisson en bois carré à joints clos, 130 pieds de long, 35 de large à la base et 20 pieds au sommet. Le côté regardant la mer, à partir de la base jusqu'à 10 pieds au-dessous de l'eau haute, est construit à déclin de 1 dans 1 et recouvert avec dn madrier de 6 pouces. En 1887-88 la somme de $500 et en 1896-97 la somme de $100 furent dépensées pour faire des réparations ; sur les 100 pieds de l'extrémité extérieure, le plancher, les pièces de couronnement et les défenses furent renouvelées ; sur les 80 pieds attenants, les pièces de couronnement et les défenses furent aussi renouvelées ; sur les 105 autres pieds, des liernes, des pièces de support, du planchéiage et des défenses furent posés. Le quai sur une longueur de 205 pieds fut exhaussé de 1 à 2 pieds ; 69 défenses neuves furent posées et 250 tonnes de lest y furent placées.

Durant l'exercice de 1901-02, la somme de $768.23 fut dépensée pour acheter le bois nécessaire pour le prolongement du brise-lames construit en 1884.

En 1902-3 la somme de $2,999.34 fut dépensée pour prolonger le brise-lames isolé. La nouvelle pile a 100 pieds de long, 23 de large au sommet, et 22 pieds de haut ; le côté regardant le rivage est bâti à déclin de 1 dans 4. Ce travail est en caissonnage solide, rempli de pierre et lambrissé à joints clos sur le côté regardant la mer, où un garde-lames de 5 pieds de haut a été construit. L'ouvrage est solidement construit en caissons remplis de pierre et lambrissés à joints clos sur le côté du large.

En 1903-04 la somme de $1,486.39 fut dépensés pour compléter l'ouvrage.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $800.02 fut dépensée pour renouveler le sommet de la troisième section du quai, 80 pieds de long, 11 pieds de profond et 30 pieds le large. Le montant autorisé n'a pas suffi pour compléter le travail.

Les grandes mers montent de 40 pieds, les mers mortes de 36 pieds.

CHÉTICAMP—(POINTE).

La Pointe-Chéticamp, dans le comté d'Inverness, est située à l'extrémité sud de l'île Chéticamp, environ un mille à l'est d'une batture de galet qui ferme l'extrémité sud du havre de Chéticamp, lequel est situé entre l'île et la terre ferme, et où on entre par le nord.

Le 16 juillet 1903, la construction d'un brise-lames à cet endroit fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $13,880.

Les travaux commencèrent au mois de mai 1904, pour se terminer le 23 de septembre de la méme année.

Le brise-lames, tel que construit, a 370 pieds de long et consiste en une levée en pierre de 20 pieds, une culée en pierre de 80 pieds et un ouvrage en caissons, 270 pieds de long, avec fondations en bois traité à la créosote, chargées de lest, pourvues de défenses et lambrissées à joints clos sur les 96 pieds du large, sur le bout du large et sur les 48 pieds de la façade intérieure du large.

La dépense durant l'exercice de 1904-5, est de $13,093.96.

CHURCH-POINT.

Church-Point (Pointe de l'Eglise), comté de Digby, est située sur le côté sud-est de la Baie Sainte-Marie, à 9 milles au sud-ouest de Weymouth, et directement vis-à-vis Petit-Passage (Little-Passage) entre l'extrémité de Digby-Neck et Long-Island. Sa population est d'environ 200 habitants, s'occupe de pêche et d'agriculture. C'est une des places de pêche les plus importantes de la côte de Digby qui donne sur la baie. Les

ouvrages ici qui consistent en un mur de soutènement, un quai et un brise-lames, paraissent avoir été faits entre les années 1856-66, aux frais communs du gouvernement provincial et des habitants ; la dépense du gouvernement ayant été de $1,055.66.

En 1875-76, le département dépensa la somme de $2,000, les habitants contribuant pour un montant égal, en réparations à la face nord, et pour la construction d'un retour en forme de L de 70 pieds de long, sur 20 pieds de haut, à angle droit avec le brise-lames, pour empêcher le gravier de s'entasser autour de l'extrémité extérieure. En 1890-91, le gravier s'étant amoncelé autour de l'extrémité extérieure du brise-lames, et ayant formé un barrage à travers l'entrée de chargement, le ministère construisit un éperon de 40 pieds de long sur 24 pieds de large, se projetant à angle droit à partir de la partie extérieure ou du coin nord-ouest du brise-lames. Cet éperon fut prolongé en 1894-95 sur une longueur de 30 pieds, et en 1896-97 on y ajouta encore 120 pieds sur une longueur de 16 à 25 pieds et une hauteur de 10 à 22 pieds ; le tout fut construit en caissons de bois rond.

Les portes à la tête de l'écluse, d'où s'échappe l'eau douce, furent reconstruite de façon à donner assez de force au cours d'eau pour entraîner le gravier qui s'accumule le long du quai.

En 1900-01, une somme de $116.69 fut dépensée pour reconstruire l'avant du quai sur une longueur de 69 pieds. une hauteur de 16 pieds et une largeur de 10 à 20 pieds. De ces 63 pieds on en construisit 35 en pilotis jointifs. - Le seuil de l'écluse fut entièrement renouvelé et l'on posa deux portes au lieu d'une seule. Le plancher de l'écluse fut baissé de 3 pieds et on y construisit un tablier s'étendant 13 pieds en haut du courant et 13 pieds en bas. Ce tablier est en madriers de 3 pouces, solidement fixés avec fiches sur des solives enclavées dans un lit de pierre ; les deux extrémités du tablier sont en pilotis jointifs, afin de prévenir l'affouillement.

Durant l'exercice financier 1902-3, la somme de $1,800 fut dépensée pour reconstruire une longueur de 134 pieds du mur de soutènement. Ce nouveau travail a 15 pieds de large à la base, 18 au sommet, et 20 pieds de haut ; il est construit en caissons solides et remplis de pierre.

En 1903-4, la somme de $2,995.21 fut dépensée pour continuer la reconstruction du mur de soutènement, commencée l'année précédente. L'ouvrage fait cette année a 158 pieds de long de 19 à 21 pieds de haut, et d'une largeur variant de 8 à 13 pieds.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $2,100.10 fut dépensée pour défaire et reconstruire une partie du quai, 100 pieds de long, de 19 à 22 pieds de haut et de 10 à 18 pieds de large, suivant le plan des réparations entreprises deux ans passés.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, y compris un remboursement de $1,692. payé au gouvernement provincial en 1887-88, est de $17,453.02.

Ce quai a été transféré au Ministère de la Marine au mois de juin 1888.

Les grandes mers montent de 22 pieds.

CLAM HARBOUR.

Clam Harbour, comté d'Halifax, est un petit havre de peu de profondeur, situé sur la côte sud du comté d'Halifax, environ 50 milles à l'est du havre d'Halifax ; la population est d'environ 400 habitants, distribués le long des rivages du havre et dont le principal moyen d'existence est la pêche. L'entrée principale du havre est exposée aux vents du sud et du sud-ouest, et comme l'eau n'y est pas profonde, la mer, durant les gros temps, est dangereuse et l'entrée difficile. Pour obvier à cette difficulté, les habitants de l'endroit creusèrent, il y a déjà quelques années, un chenal à travers le marais, à l'est de l'île Stoddart, entre l'entrée principale et Little Harbour. Ce chenal est environ 5 pieds de large, 3 pieds de profond et 1,200 pieds de long.

Durant le dernier exercice financier la somme de $287.10 fut dépensée pour agrandir le chenal, lequel a maintenant une largeur de 10 pieds et une profondeur de 5 pieds. Ce chenal est à travers des bas fonds et marais de vase, et entièrement au-dessus du niveau de l'eau basse du printemps.

CLARK'S HARBOUR.

Clark's Harbour est un village d'environ 1,700 habitants, situé sur la côte sud-ouest de l'île du Cap Sable, c'est, en importance, le deuxième port de pêche de la Nouvelle-Ecosse.

Le chenal du havre est parsemé de nombreux cailloux, et dans le but de faire disparaître ces obstructions, un plongeur fut employé pour faire un examen du chenal et havre.

La somme de $2,993.40 fut dépensée pour enlever une partie des cailloux, mais d'après le rapport du plongeur, le coût total du travail nécessaire sera d'environ $7,000.

Le même outillage qui avait travaillé à Barrington Passage fut employé ici, et quoique le travail ne fut pas interrompu par les vents et les marées comme à ce dernier endroit, le coût, par tonne est de $1 de plus, c'est-à-dire $5.22 la tonne. Un total de 575 tonnes de pierre a été enlevé.

Les grandes mers montent de 10 pieds, les mortes mers de 7 pieds.

COUNTRY HARBOUR.

Country Harbour, comté de Guysboro, est situé sur la côte Atlantique de la Nouvelle-Ecosse, à l'ouest de Isaac Harbour. A quatre milles à l'intérieur, il y a un excellent mouillage de 4½ à 7 brasses de profondeur ; la rivière est navigable pour les gros vaisseaux jusqu'à six milles et demi à l'intérieur, et pour les petits jusqu'à Narrows Point, une distance de huit milles et demi.

En 1904-5, une somme de $140.66 fut dépensée, au mois de juin, pour se procurer les matériaux et l'outillage nécessaire pour enlever les obstructions à la navigation.

COW-BAY.

Cow-Bay, comté de Halifax, est située à l'entrée du havre de Halifax, sur la côte de l'Atlantique, à environ 2 milles à l'est de "Davil island". C'est une large baie formée par une étroite grève, environ un mille de long, qui sépare l'océan d'un lac d'eau douce d'une superficie d'environ un mille et quart. Le lac se décharge par un petit ruisseau coulant à travers la grève ; les pêcheurs se servent de ce ruisseau pour entrer leurs embarcations dans le lac, pour les mettre à l'abri du mauvais temps.

Une forte crue des eaux au printemps de 1902, creusa et agrandit la décharge du lac. Afin de la maintenir dans cet état, le ministère durant le dernier exercice (1903-4) dépensa la somme de $2,063.94 pour se procurer le bois nécessaire pour construire un brise-lames.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $2,000 fut dépensée pour construire un brise-lames, pour lequel le bois avait été acheté l'année précédente.

Ce brise-lames a 200 pieds de long solidement construit en caissons de bois, chargés de lest de pierre ; les 100 pieds attenants au rivage ont 10 pieds de large et de 6 à 8 pieds de haut, les cents autres pieds du large ont 16 pieds de large et de 9 à 10 pieds de haut. A la fin de l'exercice, le plancher n'était pas encore posé ni les défenses.

COW-BAY (PORT-MORIEN).

Cow-Bay (Port-Morien), comté du Cap-Breton, est sur la côte orientale de l'Ile du Cap-Breton, 18 milles environ à l'est de l'entrée du port de Sydney.

Un brise-lames, bâti par les propriétaires des mines de charbon de Gowrie, sur le côté nord de la baie, fut transféré au ministère dans l'année 1873. Sa longueur primitive était de 1,374 pieds à l' au basse, ce qui donnait 23 pieds de profondeur à l'eau haute, et sa largeur de 44 pieds. La superficie du bassin entre ce brise-lames et le quai de chargement des mines de Gowrie, maintenant la propriété de la *Dominion Coal Company*, était de 17 acres, dont 10 avaient une profondeur de 9 à 17 pieds à l'eau basse.

Ce brise-lames fut sérieusement avarié durant la grande tempête du 24 août 1873. Des réparations et améliorations considérables y furent faites chaque année jusqu'à

1895, alors qu'il y avait 220 pieds du vieil ouvrage, protégé du côté de la mer par une batture de galets et de cailloux ; une autre partie de 360 pieds de long du vieil ouvrage, par 14 pieds de large ayant une façade neuve à l'intérieur et un garde-lames du côté du large bâti sur les restes du vieil ouvrage, et 793 pieds à l'intérieur du brise-lames avec contreforts et relié à la façade extérieure des ouvrages. Les travaux des façades intérieure et extérieure étaient distants de trente à vingt pieds reliés ensemble par des murs d'attache, tandis que les espaces entre eux étaient remplis de terre et de pierre.

En 1895 et 1896, 260 pieds du brise-lames (1,114 pieds à partir de l'extrémité intérieure en allant vers le large) furent emportés jusqu'à une profondeur de 2 à $6\frac{1}{2}$ pieds au-dessous de l'eau basse ; la façade extérieure à partir de 1,114 pieds du bout intérieur fut sérieusement endommagée ; et le lest fut emporté par dessus les ouvrages et déposé dans le bassin le long de la façade intérieure de 581 pieds à 1,114 pieds de l'extrémité tendant vers le rivage.

Entre les années 1897 et 1901, un montant considérable fut dépensé pour réparer et renforcer le brise-lame, à partir de 1,114 pieds de l'extrémité du rivage vers l'intérieur. Les ouvrages extérieurs furent réparés et renforcés par le remplissage des chambres de façade avec du béton, jusqu'au niveau de la marée moyenne, et par du pilotis clos ; les solives et les couvertures de l'ouvrage intérieur, à partir de 581 pieds jusqu'à 1,114 pieds de l'extrémité intérieure, furent renouvelées, et l'on commença à placer des blocs de béton en talus du côté faisant face à la mer.

Durant l'exercice financier de 1902-03, la somme de $10,005 a été dépensée pour réparer et renforcer le brise-lames— -le nouvel ouvrage comprenant la reconstruction de 87 pieds de l'ouvrage de la façade extérieure, d'une largeur de 24 pieds et une hauteur moyenne de 15 pieds dont les compartiments de la façade extérieure furent remplis de béton et la façade extérieure faite en pilotis jointif ; et pour la reconstruction, jusqu'à 1 pieds et 4 pouces du dessus, d'une partie de l'extrémité extérieure, 49 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de $15\frac{1}{2}$ pieds, qui reste à terminer et à remplir les compartiments de la façade extérieure de béton et les façades extérieures à faire en pilotis jointif.

Durant le dernier exercice la somme de $21, 266.79 fut dépensée pour continuer l'ouvrage commencé l'année précédente, c'est-à-dire, pour réparer et renforcer le brise-lames ; une pile de 49 pieds par 24 pieds, au bout extérieur du brise-lames, fut complétée et prolongée de manière à former une pile de 49 pieds par 49 pieds ; les compartiments extérieurs furent remplis de béton et les façades furent lambrissées avec du pilotis jointif ; une longueur de 218 pieds de façade, 9 pieds de large et 11 pieds de haut, fnt reconstruite, 109 pieds de sa partie du large furent remplis de béton ; a partir de l'éperon intérieur, vers le large, la façade, sur une longueur de 112 pieds, fut reconstruite, remplie de béton et lambrissée avec du pilotis à joints clos ; à partir d'un point 600 pieds de l'extrémité intérieure, vers le large, le sommet du brise-lames fut nivelé et recouvert de béton.

La dépense totale au 30 juin 1904, y compris la somme de $25,000, coût de l'achat du brise-lames, est de $252.877.28.

Durant le dernier exercice financier. la somme de $12,695.00 a été dépensée pour continuer les travaux de réparations et renforcer le brise-lames. Les travaux ont consisté : à remplir de béton les compartiments de la façade du large (a) une longueur de 131 pieds, 8 pieds de large et 11 pieds de haut, de 216 à 347 pieds de l'extrémité intérieure ; (b) une longueur de 75 pieds, 8 pieds de large et 14 de haut, à l'extrémité du large et sur la façade intérieure de l'éperon. Posé du lest : (a) sur une longueur de 150 pieds de l'ouvrage extérieur, de 433 à 583 pieds de l'extrémité intérieure ; (d) dans deux compartiments à l'extrémité extérieure, 10 x 16 pieds et 9 x 9 x 18 pieds chacun ; posé du béton entre l'ouvrage extérieur et l'ouvrage intérieur, de 600 à 642 pieds de l'extrémité intérieure, 8 pouces d'épaisseur ; construit en béton une pile pour rejoindre la façade extérieure avec la nouvelle pile en caissons, de 216 à 232 pieds de l'extrémité intérieure ; reconstruit la chaussée (a) 12 pieds de large, 4 pieds de haut et 199 pieds de long, de 234 à 433 pieds de l'extrémité intérieure ; élargi de 16 pieds sur une longueur de 122 pieds, de 234 à 256 pieds de l'extrémité intérieure, y compris renouvellement de longrines, traversines, plancher etc.; posé du lest (a) sur une longueur de 150 pieds de

l'ouvrage extérieur, de 453 à 583 pieds de l'extrémité intérieure, et (b) sur l'éperon intérieur, 58 x 24 pieds, lequel fut aussi exhaussé de 2 pieds ; posé du pilotis jointif, (a) façade extérieure, 134 pieds courants de 234 à 368 pieds de l'extrémité intérieure ; (b) 11 pieds de la façade sud de l'éperon intérieur ; (c) sur la façade extérieure 191 pieds, de 666 à 857 de l'extrémité intérieure ; et (d) 20 pieds de la façade nord de l'éperon du centre ; reconstruit 130 pieds de parapet en bois, de 5 à 10 pieds audessus du plancher, à l'arrière de l'ouvrage intérieur et presque vis-à-vis l'éperon du centre ; construit une pile en caissons, remplis de pierre, 40 x 20 x 9 pieds, sur le coté du large et près de la pile en béton ; construit une remise pour le concasseur de pierre, 72 pieds par 17 pieds avec poteaux de 8 pieds.

CRIBBIN'S POINT.

Cribbin's Point, comté d'Antigonish, est situé sur le côté ouest de la baie Saint-George, à 8 milles au sud du cap George, et 5 milles au nord du port d'Antigonish.

Le quai, complété en 1892-93, s'étendant à 300 pieds dans la direction du sud à partir de la Pointe, a une approche de 195 pieds de long. Le quai a 20 pieds de large sur une distance de 120 pieds à partir de l'extrémité intérieure, et 30 pieds pour les 180 pieds qui restent ; les premiers 50 pieds de l'intérieur étant en pierre, et les 250 pieds de l'extérieur en pièces de bois de charpente à parements jointifs, complètement lestés. Les pièces de bois de front ayant été affaiblies par les ravages des tarets, pendant les années 1896-97-98-99, l'extrémité extérieure de la façade du large sur une distance de 20 pieds, et la façade intérieure sur une distance de 10 pieds, furent lambrissées en pièces de pilotis de bois passé à la créosote ; un talus de pierre de carrière a été placé du côté de la mer sur une distance de 180 pieds à partir de l'extrémité du large ; l'ouvrage a été rempli de lest où c'était nécessaire, et un garde-lames en bois de 100 pieds de long par 12½ pieds de haut par dessus le couronnement a été construit du côté de la mer de l'extrémité intérieure du quai, pour empêcher le sable de se répandre sur l'ouvrage.

Une somme de $1,000 fut appropriée pour la dépense de 1899-1900, en vue de la construction d'un prolongement, et le montant fut dépensé pour se procurer une partie du bois passé à la créosote dont on avait besoin pour la charpente de l'ouvrage projeté.

Durant l'exercice 1900-01, la somme de $3,079.98 fut dépensée pour acheter le reste du bois nécessaire pour le prolongement et la réparation de l'extrémité extérieure du vieux quai, qui avait été presque entièrement détruite durant les tempêtes de l'automne de 1900. Ces réparations consistèrent dans la reconstruction du dessus de l'extrémité du quai sur une distance de 66 pieds jusqu'à une profondeur moyenne de 8 pieds, aussi à placer de grosses pierrés de carrière dans le talus de la partie reconstruite du côté du large.

Comme le sable accumulé à l'extrémité du quai avait réduit à 6 pieds la profondeur d'eau, qui était de 11 pieds à marée basse primitivement, il fut décidé de poser les fondations du prolongement du quai à la profondeur primitive ; et dans ce but, le dragueur *George McKenzie* fut placé à cet endroit, du 29 mai au 12 juillet, pour creuser les fondations du nouveau quai ainsi que les approches ; ce qui coûta $1,604.44.

Le montant total dépensé durant l'année 1901-02 est de $3,122.99, sans compter le dragage ; l'annexe fut complétée suivant les plans et dévis. Le bloc à 48 pieds de long et 20 pieds de large au sommet, avec des façades déclives de 1 dans 10, et il est placé en travers du bout du quai, formant un "L" de 18 pieds de long. Il a une hauteur moyenne de 20 pieds, avec parements ouverts et charpente de bois créosoté, lambrissé avec des pièces jointives, sur toutes les faces extérieures, et rempli de lest compact.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, les travaux suivants furent faits :—La façade intérieure du vieil ouvrage fut lambrissée a joints clos ; une partie du sommet de l'extrémité intérieure fut renouvelée, y compris les traversines, plancher et pièces de couronnement ; le mur de pierre de soutènement de l'extrémité intérieure fut réparé ; le garde-lames, sur le côté du large de l'extrémité intérieure, fut prolongé de 75 pieds, les pièces de couronnement et le plancher renouvelé où c'était nécessaire ; du lest fut ajouté aux endroits où il s'était produit du tassement et de grosses pierres posées dans le talus.

La dépense durant l'exercice de 1904-05 a été de $2,127.22.
La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $23,838.77, y compris le dragage.

CUNNINGHAM'S POINT.

Cunningham's Pointe (Pointe Cunningham), comté de Guysboro, est située sur le côté sud de la rivière Milford Haven, (havre de Guysboro), une anse considérable sur la baie de Cheabucto, 8 milles à l'intérieur, et environ un demi mille de la limite de la navigation pour les petits vaisseaux.

Durant le dernier exercice, nous nous sommes procuré les matériaux, excepté les traversins et le plancher, nécessaire pour la construction d'un quai à cet endroit, et nous avons construit les fondations de la pile de terre et de celle du centre. Lorsque complété le quai consistera en une levée en pierre ; deux piles, 18 x 20 pieds, et une pile du large, 20 x 40 pieds ; une travée de 13 pieds et deux autres de 16 pieds.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-5, est de $103,58.

Les grandes mers montent de 6 pieds.

D'ESCOUSSE.

D'Escousse, comté de Richmond, est un district habité par une population dense, de l'île Madame, sur le côté sud du Passage de Lennox, détroit séparant l'île de la terre ferme et reliant la baie de Saint-Pierre avec le détroit.

Le havre est formé par des îles reliées entre elles par des battures ; l'entrée est à l'est et consiste en un chenal étroit, obstrué par une barre qui est recouverte de 10 pieds d'eau à l'eau basse. Ce havre est de ¾ de mille de long, ⅓ de mille de large et à une profondeur de 21 pieds à l'eau basse des grandes marées, qui montent ici de 6 pieds.

Le 23 de mars 1903, un contrat fut donné pour construire un quai et un entrepôt, pour la somme de $4,388. L'ouvrage commença le 27 de juillet et fut terminé le 21 de novembre de la même année.

Le quai est en pilotis, renforcés par des pilotis de soutien traités à la créosote au-delà de la ligne de l'eau basse ; il se prolonge vers le large jusqu'à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse ; sa longueur totale est de 307 pieds, sa largeur 27. Sur le côté ouest, à l'extrémité du large, a été construit un L de 22 x 22 pieds.

L'entrepôt est construit sur des fondations en pilotis, sur le côté est du quai, près du rivage ; il mesure 30 pieds de long, 20 pieds de large et le carré a 10 pieds de haut. Les côtés sont lambrissés et le toît est couvert en bardeau. Un plancher double a été construit ; il y a quatre fenêtres et une grande porte à coulisse, le tout est peinturé.

Durant le printemps de 1904, la partie intérieure du quai, sur une longueur de 137 pieds, fut levée par la force de la glace et de la marée. Une somme de $900 fut placée au crédit de ce ministère, pour faire les réparations nécessaires.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $899.78 fut dépensée en réparations ; le caissonnage de la partie endommagée fut réparé et le plancher baissé à son niveau premier, mais le crédit autorisé n'a pas été suffisant pour compléter les travaux.

DEVIL ISLAND.

Devil Island (Ile-au-Diable), comté d'Halifax, est une petite île basse d'environ 2,000 pieds de long et 1,000 pieds de large, dont la partie la plus élevée est à peu près 15 pieds au-dessus de l'eau haute du printemps. Elle est située à 8 milles de la ville d'Halifax, et à un tiers de mille de la terre ferme par le travers de "Hartland-Point", à laquelle elle est unie par un récif couvert de trois pieds de sable, et sur lequel il y a trois pieds d'eau à l'eau basse.

Une centaine de personnes, dont la pêche est le seul moyen d'existence, demeurent sur cette île.

En 1892, un brise-lames de 300 pieds de long, 15 pieds de large, avec un L à l'extrémité extérieure de 30 pieds de long, fut construit au coût de $1,941.18.

En septembre 1893, la somme de $87.96 fut dépensée pour lambrisser à joints clos la façade extérieure, sur une longueur de 100 pieds.

En 1899-1900, la somme de 97.13 fut dépensée en petites réparations rendues nécessaires par la tempête du 1er mars 1900.

En 1903-04, la somme de $249.68 fut dépensée en réparations et améliorations. De cette somme, $149.68 furent dépensées à remplir les espaces entre les pièces de parement, ouvrage rendu nécessaire par l'action destructive du limnoria ; l'extrémité extérieure fut rechargée de lest. Les autres $100 furent dépensées à construire un petit brise-lames sur le côté est de l'extrémité intérieure du brise-lames, afin d'empêcher les accumulations de sable de se former à cet endroit. Le petit brise-lames consiste en une pile, 35 pieds de long, 10 pieds de large et 7 de haut, solidement construite en caissons de bois rond, remplis de pierre.

Les grandes mers montent de 6 pieds, les mortes-mers de 5 pieds.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $499.48 fut dépensée pour construire un petit brise-lames sur la pointe nord de l'île, pour empêcher la mer de nuire aux bateaux mouillés près du vieux brise-lames, sur le côté ouest. Ce nouveau brise-lames a 155 pieds de long, 15 pieds de large et de 4 à 8 pieds de haut, solidement construit en caissons de bois rond remplis de lest de pierre.

Le 19 de juin 1905 un contrat fut passé avec Reid et Archibald, pour la construction d'un brise-lames à l'ouest du vieux, lequel est tellement endommagé par le taret et le limnoria qu'il n'est plus d'aucun service. Prix du contrat, $5,980. L'ouvrage, jusqu'à mi-marée, sera construit en bois traité à la créosote, fourni et livré par ce ministère.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $4,144.28.

DIGBY.

Digby, le chef-lieu du comté de Digby, avec une population d'environ 1,500 âmes, est superbement situé, à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station importante du "Dominion Atlantic Railway," à 70 milles au nord de Yarmouth, 150 milles de Halifax, 20 milles d'Annapolis, et c'est aussi un port d'arrêt pour le bateau quotidien du "Dominion Atlantic Railway," faisant le trajet entre Digby et Saint-Jean. Le port est ouvert en toutes saisons, et bien protégé presque de tous les côtés ; des tempêtes cependant, du nord et du nord-est, y entraînent de grosses mers contre le quai, et si, en ces temps-là, il se trouve y avoir beaucoup de glace flottante dans le bassin, la structure est sujette à subir des dommages.

Le premier quai fut construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse quelques années avant la Confédération, et fut presque détruit par les tempêtes qui balayèrent la baie de Fundy, en 1866-67. En 1869, pour aider à la reconstruction de l'ouvrage, la somme de $2,920 fut octroyée par le parlement, et transférée pour être dépensée par le gouvernement provincial. Le quai tel que construit alors, était fait de chevalets de pilotis, espacés de 12 pieds, sur une longueur de 560 pieds, ensuite venait un caisson de 80 pieds de long, par 45 pieds de large, la moitié sud duquel était inclinée de façon à former une pente, rendue nécessaire par la grande élévation et la grande baisse de la marée (27 pieds aux grandes mers). Ce plan incliné fut achevé par une pile de 170 pieds de long, sur 22 pieds de large, la moitié septentrionale de cette portion du quai étant toute faite en chevalets de pilotis, espacés de 8 pieds. La partie du large du quai consistait en un caisson de 53 pieds de long, 45 pieds de large et 40 pieds de haut. Toute la face du nord était en pilotis jointifs, la longueur totale de la structure était de 870 pieds.

En 1872, une somme de $1,650 fut dépensée par le département pour compléter et réparer le quai.

En 1874, nombre de pilotis et liernes furent renouvelés, le caisson extérieur muni de nouvelles défenses, et de nouvelles solives et de nouveaux madriers furent posés sur toute la longueur. Durant la tempête du 22 février 1879, une goélette chargée de produits pour les Indes Occidentales, rompit ses câbles et fut jetée par le travers, sur le quai, en emportant une longueur de 130 pieds, qui fut reconstruite au coût de $2,367.73.

En 1881-82, la somme de $888.57 fut dépensée pour renouveler quelques pilotis et autres pièces de bois qui avaient été rongés par les tarets.

En décembre 1885, l'extrémité extérieure fut détruite par une forte tempête et en 1885-86, la somme de $1,945.62 fut dépensée en réparations. En 1886-87, un autre montant de $767.62 fut aussi dépensé pour les mêmes réparations. En 1887-88 la somme de $7,467.68 fut dépensée pour la construction d'un caisson de 40 x 40 pieds, sur le site du caisson extérieur déplacé, et d'un débarcadère incliné de 26 pieds de large par 80 pieds de long, entre le nouveau caisson extérieur et la portion intérieure non détruite du quai, avec ensemble un chemin sur chevalets de pilotis, reliant tout l'ouvrage au nouveau caisson extérieur. En janvier 1888, on commença des travaux pour reconstruire le quai dans sa longueur première, et le rapport départemental pour l'année 1888-89, accuse une dépense de $4,498.14.

Le nouvel ouvrage consistait en un caisson de 45 x 45 pieds, pour remplacer le premier. Il est bâti en pièces de bois rond, avec doubles rangs de parements en bois rond, et est complètement lesté ; il est haut de 45 pieds, et relié aux anciennes portions du quai par un débarcadère incliné en caissons, au-dessus du sommet duquel s'étend un quai-pont reposant sur une charpente solide en chevalets de pilotis. Le débarcadère incliné et sa superstructure sont larges de 25 pieds. La partie qui tend vers le rivage, ou section construite en pieux, a été renforcée et réparée par places, et partie des madriers usés et pourris du plancher renouvelés. En 1889-90, la somme de $392.91 fut dépensée pour enfoncer de forts pilotis le long des deux côtés nord et sud du caisson central, lequel avait été déplacé et avarié par une tempête en décembre 1885. En 1890-91, et de nouveau en 1891-92, semblables dépenses furent faites pour réparations générales.

En 1890, un contrat fut passé pour la construction d'un quai de débarquement, devant être bâti sur un site nouveau, savoir, sur le côté nord de "Racquet" à environ un mille au nord du quai actuel et de la ville de Digby. Pour cet objet, l'entrepreneur s'était procuré une grande quantité de bois et de fer. Cependant, à cause de nombreux délais et de la mort de l'entrepreneur, le projet de construire ce nouveau quai fut abandonné et il fut décidé que, au lieu de cela, on reconstruirait et réparerait le quai actuel, en utilisant autant que possible le bois et le fer appartenant à la succession de l'entrepreneur décédé. Les travaux de reconstruction furent exécutés à la journée, et coûtèrent $15,248.15.

En avril 1894, une longueur de 330 pieds de la construction en pilotis, le long du côté nord du quai, fut détruite par une forte tempête, avec les couronnements et les moises sur la même distance, et environ 90 des maîtres-pieux extérieurs et des défenses. Pour sauver le reste de la construction, de l'affouillement opéré par la traction de la partie en pieux, le reste fut immédiatement coupé et le revêtement en pieux et d'autres pièces de bois emportés à la dérive furent recueillis et empilés sur le quai intérieur. Plus tard, en mai et juin 1894, la somme de $1,410.03 fut dépensée pour la réparation des avaries causées par la tempête d'avril. Le revêtement en pilotis n'ayant pas donné satisfaction, il ne fut pas renouvelé, mais environ quatre-vingt-dix nouveaux pilotis pesants furent enfoncés, liés et chevillés.

En 1895-96, la somme de $4,341.99, fut employée à remplir solidement en pilotis jointifs sur chevalets un espace ou recoin sur le côté nord du quai, près de son extrémité extérieure, 210 pieds de long sur une largeur moyenne de 17 pieds, et relever de deux à trois pieds, et renouveler tout le plancher de la partie extérieure, 225 pieds de la longueur du quai.

En 1896-97, la somme de $3,132.89 fut consacrée à la construction de la moitié sud de l'extrémité du quai, regardant le rivage, sur une longueur de 450 pieds, en pilotis solide ; le nouvel ouvrage fut recouvert avec du madrier de 6 pouces et des pièces de couronnement ; des défenses et liernes furent placées.

En 1898-99, la somme de $579.80 fut dépensée pour le renouvellement et la réparation du coin sud de la partie extérieure du quai qui avait été endommagé par le steamer *Prince Rupert*, du chemin de fer Dominion Atlantic, pendant un coup de vent sud-ouest, en avril 1899. En outre de cela, 40 pieds en longueur de la pente inclinée

furent recouverts de madriers de 6 pouces, et une couple de nouveaux pilotis de défense furent chevillés en position.

En 1900-1901, une somme de $2,000 fut dépensée pour renouveler là où c'était nécessaire. Ces travaux consistèrent en un nouveau plancher sur la partie la plus large du plan incliné, sur une longueur de 125 pieds et une largeur de 25 pieds et sur une longueur de 87 pieds par 17 pieds de largeur dans la partie la plus étroite ; en même temps le plancher du quai principal fut renouvelé sur un espace de 18 x 22 pieds en madriers d'épinette de 6 pouces.

A part de ces travaux, un hangar ouvert, de 100 pieds de long et 33 pieds 6 pouces de large, fut construit à l'extrémité extérieure du hangar et du bureau actuels. On plaça aussi des marches sur le plan incliné pour protéger les marchandises quand elles sont débarquées des bateaux.

On peut juger de l'importance de ce quai, par le fait que le montant des droits de quaiage annuels, se montent maintenant à près de $3,000.

En 1901-2, la somme de $8,509.24, a été dépensée pour réparations et améliorations. Le vieux hangar à fret a été reculé à 100 pieds vers le haut du quai, et exhaussé de 4 pieds. On a construit un nouveau hangar de 202 pieds de long, adjoignant à celui du côté du large, les premiers 100 pieds du haut furent construits avec un plancher, de niveau avec le fond d'un wagon à fret, et les 102 pieds plus bas, bâtis au niveau du plancher du quai. Une partie du plancher du quai fut aussi renouvelée. Cet arrangement est maintenant des plus satisfaisants et des plus commodes pour le maniement du fret.

En 1902-03, la somme de $3,697.77 a été dépensée pour rebâtir 60 pieds de long de la partie inférieure du plan incliné. Cette partie de l'ouvrage qui était en caissons étant très endommagée par le taret, la nouvelle partie fut bâtie en pilotis, les pilotis furent enfoncés dans le lest des caissons. Ce travail fut difficile et dispendieux. A part de ce travail, une partie considérable des madriers de 6 pouces, sur la partie la plus rapprochée du rivage, furent renouvelés et plusieurs des longues défenses de bois dur, qui avaient été rompues par le steamer quotidien de Saint-Jean, furent remplacées.

En 1903-04, la somme de $313.15 fut dépensée pour renouveler les défenses en bois dur ; construire un escalier, du quai principal au plan incliné et réparer les larmiers, gouttières, etc., des entrepôts de fret.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, une somme de $1,440.60 a été dépensée pour renouveler une grande partie du plancher de 6 pouces.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $81,026.94, y compris un remboursement de $11,623, payé au gouvernement provincial en 1887-88, et non compris un montant de $4,192.02 pour dragage.

Les grandes mers montent de 24 pieds, les mortes-mers de 20 pieds.

Ce quai a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries le 12 de juin 1888.

EATONVILLE

Eatonville est situé sur le côté sud-est du chenal de Chignecto, environ 10 milles au nord-est du Cap Chignecto.

En 1887-88, le ministère construisit, au coût de $2,000, un brise-lames, 123 pieds de long, 20 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 15 pieds.

En 1888-89, une somme de $3,000, fut dépensée pour construire un prolongement de 80 pieds, mais avant que l'ouvrage fut terminé il fut en partie détruit par une tempête.

En 1889-90, le prolongement, commencé l'année précédente, fut complété au coût de $2,000. L'ouvrage est solidement construit de caissons en bois rond, remplis de pierre et lambrissés à joints clos, avec du bois de 6 pouces, sur le côté du large.

En 1892, un prolongement, vers le rivage, de 200 pieds de long, 20 de large et de 10 à 19 pieds de haut fut construit au coût total de $2,700. La façade extérieure de ce prolongement est lambrissée avec du pilotés jointif.

En 1895, une somme de $250, fut dépensée en réparations, de même que $791.40 en 1899-1900.

Durant le dernier exercice financier, une somme de $174.26 fut dépensée en réparations au sommet de l'extrémité extérieure du brise-lames.

Les grandes mers montent de 40 pieds, les mortes mers de 34 pieds.

EAST-BERLIN.

East Berlin est un petit établissement de pêche environ 11 milles au nord-est de Liverpool, avec une population d'environ 300 âmes.

En 1902-3, le ministère commença la construction d'un brise-lames à cet endroit ; le travail fut complété en 1903-4, au coût total de $2,692.87.

Une dépense additionnelle de $1,000, fut autorisée, mais, vu l'impossibilité de se procurer un contremaître compétent, rien ne fut fait durant le dernier exercice financier.

EAST CHEZZETCOOK.

East Chezzetcook est une baie profonde, située à environ 20 milles à l'est du port de Halifax. Les côtes de la baie sont habitées par une population de 300 à 400 âmes dont les principales ressources sont la pêche et l'agriculture.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $4,093.24 fut dépensée pour construire un brise-lames, pour donner un abri à la flotte de pêche.

L'ouvrage a 420 pieds de long, 14 pieds de large et de 6 à 8 pieds de haut, solidement construit en caissons reposant sur une fondation de fascines et pierre, 20 pieds de large et 2 pieds de haut.

EAST-END.—ILE DU CAP SABLE.

East-End est le nom donné à l'extrémité est de l'île du Cap Sable ; dans cette partie de l'île, à part du brise-lames de l'île Stony, aucun abri pour les bateaux de pêche.

Les habitants des localités environnantes demandèrent qu'un étang, situé à East-End, fut ouvert pour servir de havre de refuge à leur bateaux. Le travail consiste à creuser un chenal au-dessous du niveau de l'eau basse et à construire des ouvrages de protection.

Une somme de $3,000 fut placée au crédit de ce ministère, pour la construction de ce travail.

Durant le dernier exercice financier, un chenal fut creusé, 365 pieds de long, 20 pieds de large et à une profondeur de 7 pieds à l'aau haute du printemps ; quoiqu'il ne soit pas encore complété, ce chenal est déja utilisé à mie-marrée, par les bateaux tirant de 4 à 5 pieds d'eau. Les murs de protection ont 380 et 330 pieds de long, respectivement, 10 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 11 pieds ; ils sont construits en caissons continus et bien pourvus de défenses.

Les grandes mers montent de 9 pieds, les mortes mers de 7 pieds.

La dépense durant l'exercice de 1904 05, est de $2,606.17.

EAST HARRIGAN (ANSE).

East-Harrigan, comté de Halifax, est un établissement d'envion 200 habitants s'occupant de pêche et de l'exploitation des mines, situé 9 milles à l'est de la rivière Salmon, ou environ 65 milles est de Halifax, en ligne directe, et 2 milles et demi à l'est de l'Anse Harrigan, ou un petit quai a été construit en 1901-02.

En 1904-05, une somme de $1,180 02 fut dépensée pour construire un quai à cet endroit. L'ouvrage est en pilotis, 50 par 50 pieds et 20 pieds de haut à l'extrémité du large, où il y a une profondeur d'eau de 19 pieds. à l'eau haute du printemps. L'approche consiste en une levée en pierre et terre, 44 pieds de long, 50 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 5 pieds. Un chemin, 500 pieds de long a été ouvert, conduisant du quai au chemin public.

JEDDORE-EST.

Jeddore-Est (East-Jeddore), comté d'Halifax, est un établissement d'environ 600 habitants, dispersés le long de la rive est du havre de Jeddore, à environ 30 milles à l'est d'Halifax, et 10 milles à l'ouest de Ship-Harbour.

La population s'occupe principalement de pêche; la flotte comprend 10 goélettes et plusieurs bateaux plus petits. Le havre est bon et offre un abri sûr et facile d'accès; le chenal de 20 à 40 pieds de profond a une largeur de 800 à 1,000 pieds.

Jusqu'à présent, il n'y avait pas de débarcadère à cet endroit, et le fret était débarqué des vaisseaux dans des petits bateaux qui le transportaient à terre.

Durant l'exercice terminé le 30 juin 1904, une somme de $1,452.78 fut dépensée pour construire un quai en pilotis, 100 pieds de long, 25 pieds de large, avec un L à l'extrémité extérieure donnant une façade de 40 pieds de long.

La hauteur du quai, le long de la façade du large, est de 20 pieds; il y a une profondeur d'eau de 10 pieds à l'eau basse moyenne du printemps.

Les grandes mers montent de 6 pieds les mortes-mers de 5 pieds.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, le quai qui avait été fortement endommagé par les glaces de l'hiver précédent, fut réparé et en partie reconstruit, au coût de $928.07.

ECONOMY.

Economy, comté de Colchester, et situé sur le côté nord du bassin de Minas, à 17 milles à l'ouest de Great Village, et 21 à l'est Parsboro. Un quai y a été construit par le département en 1887-88, long de 208 pieds et large de 25, au coût de $2,500.

Dans l'été de 1890, on y a ajouté une annexe de 100 pieds de long par 25 de large, avec un L de 25 pieds de long à l'extrémité extérieure, au coût de $2,000. Dans l'été de 1891, une deuxième annexe fut construite de 180 pieds de long, sur la même largeur que le reste de la structure, au coût de $2,200. Dans l'automne de 1891, une troisième annexe de 55 pieds de long fut bâtie, au coût de $1,000.

La construction entière fut solidement bâtie, en caissons de bois rond, bien lestée et pourvue de doubles défenses.

La hauteur moyenne en est d'environ 18 pieds, et à l'extrémité extérieure, aux hautes eaux ordinaires des marées de printemps, il y a à peu près 16 pieds d'eau.

En 1895-96, la somme de $159.45 fut dépensée pour réparer le tablier de la partie attenant au rivage, et pour poser de nouvelles défenses à la pile du large.

L'accumulation de la vase, dans l'anse, a été cause que ce quai est devenu inutile.

Durant l'exercice de 1903-4, la somme de $2,071.78 fut dépensée pour construire un quai en pilotis, à l'embouchure d'un ruisseau, à environ un quart de mille à l'est du vieux quai. Ce quai a une longueur de 200 pieds, une largeur de 25; un L construit au bout du large lui donne une façade de 45 pieds de long. La profondeur de l'eau est de 16 pieds à l'eau haute des marées ordinaires du printemps.

Durant l'exercice financier de 1904-5, le quai en pilotis, construit l'année précédente, et lequel avait été déplacé par la force des glaces, fut défait et reconstruit. Deux ouvrages de protection furent construits le long de la grève; un à l'est du quai, 70 pieds de long et l'autre à l'ouest 80 pieds de long, et d'une largeur de 10 pieds par une hauteur moyenne de 6 à 8 pieds.

La dépense durant le dernier exercice financier est de $1,000.

Les grandes mers montent de 48 pieds, les mortes-mers de 42 pieds.

FINLAY POINT.

Finlay Point, comté d'Inverness, est situé sur la côte est de l'île du cap Breton, trois milles au nord de l'entrée du havre de Mabou.

En 1902-3, une somme de $529.78 fut dépensée pour acheter une partie des matériaux requis pour la construction d'un quai à cet endroit.

I urant l'exercice terminé le 30 de juin 1904, la somme de $1,466.22 fut dépensée pour acheter des matériaux et pour construire l'ouvrage en caissons. Le quai, lorsque achevé, aura 146 pieds de long et 15 pieds de large au sommet, avec une approche en fascines et pierre, 170 pieds de long.

A la fin de l'exercice financier, l'ouvrage en caissons était complété, excepté les défenses, le tablier et le garde-corps, sur une longueur de 82 pieds ; l'ouvrage en pierre et fascines était construit presqu'à la hauteur nécessaire.

Durant l'exercice de 1904-5, la somme de $984.51 fut dépensée pour compléter l'ouvrage en caissons, pour reconstruire le travail en pierre et fascines et pour construire un talus en grosses pierres sur le côté du large.

Les grandes mers montent de 4 pieds. La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $2,980.51.

FORT LAWRENCE.

Fort Lawrence est situé à l'embouchure de la rivière La Planche, à l'entrée de la baie de Fundy, et environ trois milles à l'ouest d'Amherst. C'est le havre le plus rapproché de cette dernière ville.

La construction d'un quai à cet endroit fut donnée à l'entreprise, à MM. Lyons et White, pour la somme de $14,895 ; ce quai fut complété le 30 de novembre 1904 Le lambrissage de la façade intérieure, qui n'était pas compris dans le premier contrat, fut donné aux mêmes entrepreneurs pour la somme de $1,137. Le quai consiste, (*a*) une construction de 249 pieds de long et 36 pieds de large au sommet, placée à angle droit au rivage ; (*b*) une construction de 300 pieds de long et 50 pieds de large, placée à angle droit à la première et presque parallèle au rivage. La hauteur, le long de la façade extérieure, est de 48 pieds. Ce travail est construit en chevalets de pilotis, 8 pieds de centre à centre ; les pilotis latéraux sont placés à 7 pieds de centre à centre. Les pilotis de support sont renforcés par des défenses doubles et des moises. Le bois employé est le plus gros que l'on puisse se procurer dans cette partie du pays. La hauteur de la section attenante au rivage est de 2 à 44 pieds.

Les grandes mers montent de 41 pieds, les mortes mers de 34 pieds.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $12,798.50.

FRENCH VILLAGE.

French Village, comté de Halifax, un petit établissement d'environ 150 habitants, en majeure partie engagés dans l'industrie de la pêche, situé sur le côté est de la baie Sainte-Marguerite, 21 milles à l'ouest de Halifax.

En 1904-05, le ministère a dépensé une somme de $2,037.67 pour construire un quai en pilotis, 150 pieds de long, 25 pieds de large, avec un L à l'extrémité extérieure, donnant une façade de 60 pieds avec 18 pieds d'eau, à l'eau basse ordinaire du printemps. L'approche consiste en une levée en pierre, 50 pieds de long et de 3 à 6 pieds de haut.

Les grandes mers montent de 6 pieds, les mortes-mers de 5 pieds.

GABARUS.

La baie de Gabarus, sur la côte atlantique du Cap-Breton, à cinq milles de large à son entrée, entre White Point et le Cap Gabarus.

En 1901-02, un brise-lames, 190 pieds de long, fut construit à Harbour Point, près de l'entrée de la baie. La section intérieure a 70 pieds de long et 16 pieds de large, la section extérieure, 120 pieds de long et 24 pieds de large au sommet. La section intérieure est construite en caissons de bois rond, la section extérieure en bois équarri et à joints clos, avec tirants en bois rond et substructure en bois traité à la créosote.

Le 4 de mai 1905, un contrat fut passé pour la construction d'un prolongement de 128 pieds, pour la somme de $19,009.

Ce prolongement consiste en une section intérieure, 47½ pieds de long et 24 pieds de large au sommet, et une section extérieure, 80½ pieds de long et 30 pieds de large au sommet ; le tout construit en bois équarri, à joints clos, avec tirants en bois rond et substructure en bois créosoté, chargé de lest, pourvu de défenses et lambrissé sur le côté du large, à l'extrémité extérieure du côté du large, sur une distance de 15½ pieds de l'extrémité du large.

Les grandes mers montent de 5 pieds.

GABARUS (HAVRE.)

Le havre de Gabarus, comté du Cap-Breton, est situé sur le côté est, près de l'entrée de la baie de Gabarus ; quoique petit ce havre est d'une grande importance pour les pêcheurs.

En 1873-74 et en 1880-81, on améliora l'entrée en creusant dans le roc, jusqu'à environ un pied au-dessous de l'eau extrême basse.

Durant l'exercice financier de 1904-05, nous avons ouvert un chenal à travers le roc, glaise et cailloux, 25 pieds de large et de 2½ à 3½ pieds de profond à l'eau basse. Ce chenal est situé à l'est de l'ancienne entrée, et c'est l'intention du ministère de le creuser jusqu'à une profondeur uniforme de 3½ à l'eau basse, et une largeur de 30 pieds au fond.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $4,759.96

GEORVILLE.

Georgeville, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive nord du détroit de Northumberland, à 6½ milles au sud-ouest du Cap-George.

Le quai, tel qu'achevé en 1892-93, avait 207 pieds de long et 20 pieds de large, avec un retour en "L" de 20 x 20 pieds, ce qui lui donnait une largeur de 40 pieds à l'extrémité extérieure. Mais durant les années 1896--97–98, on ajouta un prolongement de 44 pieds sur 40 pieds de large, avec un retour en "L" de 20 x 24 pieds, faisant une largeur de 60 pieds à l'extrémité extérieure. La longueur totale actuelle du quai est de 251 pieds, avec une largeur de 20 pieds pour une distance de 187 pieds, une largeur de 40 pieds pour une distance de 40 pieds, et une largeur de 60 pieds pour les derniers 24 pieds. L'extrémité près du rivage, sur une distance de 87 pieds, est en pierre et couverte d'un plancher. Le reste du quai est construit en bois carré, avec parements jointifs ; il est lambrissé et garni de défenses. La profondeur d'eau à l'extrémité extérieure est de 6½ pieds, à marée basse.

Pendant la tempête violente du 12 septembre 1900, qui causa tant de ravages sur les côtes du golfe Saint-Laurent, la structure de bois sur l'approche en pierre fut partiellement soulevée par la mer et déplacée. Une somme de $291.23 fut dépensée pour remettre le tout en bon état ; mais, peu de temps après, le dessus fut encore dérangé par la mer durant une grande tempête.

Durant l'année 1901–02, la somme de $699.47 fut dépensée pour enlever l'ouvrage en bois du dessus de l'approche en pierre ; le mur en pierre fut démoli jusqu'à une profondeur de 4 pieds, et à sa place on substitua un caisson complètement lesté et recouvert avec le vieux madrier ; les faces extérieures du caisson et du mur en pierre furent lambrissées à joints clos.

Une somme de $2,500 fut votée pour les travaux de 1903-04 ; ces travaux consistaient à prolonger le quai de 50 pieds, et à construire un "L" de 40 par 25 pieds, sur le côté ouest, à l'extrémité du large.

Des plans et devis furent préparés, on se procura les matériaux nécessaires, et tout était prêt pour commencer la construction à la fin de l'exercice.

La dépense durant l'exercice de 1903-04, est de $2,499.70.

Un crédit de $2,000 fut voté par le Parlement pour les travaux de 1904-05.

La substructure fut construite en deux sections séparées, une pour le prolongement et l'autre pour le retour en "L". La première section fut mise en place et chargée, l'autre section fut aussi mise en place ; mais, avant d'être chargée, une tempête survint

et elle fut déplacée de plusieurs pieds. Elle fut déchargée et remise en position, mais avant d'être chargée, une nouvelle tempête survint et elle fut encore jetée plus vers l'ouest. Comme la saison était déjà avancée, ordre fut donné de finir le prolongement et de tirer à terre la section endommagée, et de sauver les matériaux.

La section du prolongement fut achevée, celle de "L" fut tirée à terre, défaite et tériaux mis en sureté.

grandes mers montent de 4 pieds et demi.

GRAND ETANG.

Grand-Etang, comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à mi-chemin à peu près des havres de Margaree et de Chéticamp.

L'ouverture d'un chenal à travers une batture qui séparait les eaux du golfe d'une large et profonde étendue d'eau douce, et la construction de travaux de protection pour faire de cet étang d'eau douce un usage propice pour abriter les bateaux de pêche et les petits navires nécessitèrent le détournement de la grande route à travers la batture et la construction, en 1895-96, d'un pont sur l'étang, à 500 pieds au-dessus de l'ancienne traverse.

Le pont a 563 pieds de long, y compris les approches de l'est et de l'ouest en fascines et en pierre, avec des culées en caissons de 94 et 51 pieds de long, respectivement, et 438 pieds de pilotis. Il est pourvu d'un garde-fou de chaque coté, d'une ouverture pour les bateaux et d'un pont-levis. Sa profondeur aux plus basses eaux, au centre, est d'environ 6 pieds, et jusqu'au fond solide à travers l'eau et la boue molle ou vase, elle est de 24 pieds.

Les pilotis ayant été affaiblis par les ravages des tarets, des réparations temporaires furent faites en 1898-99 et 1899-1900.

En 1901-02, la somme de $2,799.35 fut dépensée en réparations temporaires et pour acheter du pilotis créosoté et une partie du bois nécessaire pour la reconstruction du pont.

Durant l'exercice financier 1902-03, la somme de $1,020 a été dépensée pour des réparations temporaires au vieux pont ; pour se procuror le reste du bois nécessaire et pour construire un nouveau pont parallèle au vieux, à une distance de 9 pieds du côté sud ou intérieur du vieux pont.

Le montant voté pour 1903-04, était pour payer le déficit de $1,279.78, encouru l'année précédente.

Les pilotes dans trois chevalets de l'extrémité est du nouveau pont, et dans un chevalet de l'extrémité ouest, ayant été levés par la glace, une dépense de $300 fut autorisée, au mois de juin 1904, pour construire un travail en fascines et pierre afin d'empêcher des dommages plus serieux.

A la fin de l'exercice financier de 1904-05, une somme de $52.75, seulement, avait été dépensée sur ce travail.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est comme suit :—

Pour chenal et travaux de protection	$23,870 64
Pour la construction du pont, 1895-96	3,690 20
Pour réparations du pont et construction d'un nouveau pont	5,385 08
	$32,945 92

GRAND-NARROWS.

Grand-Narrows, dans le comté de Cap-Breton, est situé sur la rive sud du détroit de Barra, qui sépare les lacs du Grand et du Petit-Bras-d'Or. C'est une station importante du chemin de fer Intercolonial, à l'extrémité sud du pont du chemin de fer qui traverse le détroit à cet endroit. C'est là aussi où arrivent les steamers qui transportent deux fois par jour les malles et les passagers de Baddeck, et font correspondance avec les trains express allant à l'est et à l'ouest.

Le vieux quai avait 287 pieds de long. y compris une longueur de 67 pieds construite en caissons remplis de fascines et de pierres et couverts en gravier. En 1885-86, le ministère fit construire un ouvrage en pilotis d'une largeur de 80 pieds sur les restes de la partie extérieure d'un vieux quai construit par le gouvernement provincial. De 1883 à 1884, le département fit construire un prolongement de 140 pieds de long. Ce prolongement se compose de trois piles, de 20 x 20 pieds chacune, et d'une pile extérieure de 20 x 60 pieds ; toutes sont en caissons de bois rond et séparées par des ouvertures d'environ 16 pieds.

Des réparations furent faites au quai à différentes époques, mais il tomba finalement dans un état de délâbrement qui devint dangereux à cause de la détérioration naturelle et des ravages causés par le taret, et il fut décidé de le reconstruire avec du pilotis traité à la créosote.

Pendant l'exercice financier 1901-02, la somme de $1,711.50 fut dépensée pour acheter la plus grande partie des matériaux nécessaires à la reconstruction du quai, y compris le pilotis traité à la créosote.

Durant le dernier exercice de 1902-03, la somme de $1,300.66 fut dépensée pour construire du caissonnage se prolongeant de 230 pieds à partir de l'extrémité extérieure des 67 d'approche en caissons, ou 10 pieds au delà de l'extrémité extérieure de la pile première du côté nord. Le nouveau travail a 24 pieds de large sur une longueur de 277 et 30 pieds de large sur les autres 20 pieds de la partie extérieure.

La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, est de 11 pieds à l'eau basse.

La somme de $3,500 fut votée pour les travaux de 1903-04. Afin de permettre aux steamers d'accoster au quai, on décida de le prolonger jusqu'à une profondeur de 15 pieds d'eau, c'est-à-dire, 57½ pieds, et de construire un L de 30 pieds par 30 pieds, sur le côté sud du bout du large.

Des plans et devis furent préparés et l'on se procura les matériaux nécessaires, à l'exception du bois traité à la créosote qui ne fut délivré qu'à la fin de juin : L'ouvrage de construction ne put être commencé avant la fin de l'exercice, et de la somme votée, le montant de $2,466.37 seulement, fut dépensé.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $1,435.40 fut dépensée pour construire le prolongement en pilotis, pour lequel des matériaux avaient été achetés l'année précédente.

La dépense totale, au 30 juin 1905, y compris un remboursement de $1,289.70 payé au gouvernement provincial, est de $12,600.24.

GRAND-RIVER

Grand-River, comté de Richmond, est un petit cours d'eau où la marée monte et qui prend sa source dans le Loch-Lomond et se décharge dans l'océan Atlantique à 6 milles à l'est de l'entrée de la baie Saint-Pierre. L'entrée en est obstruée par une barre de sable sur laquelle il y a environ 3 pieds d'eau à l'eau la plus basse. Elle est dangereuse à cause de plusieurs roches de grande dimension qui s'y trouvent. A l'intérieur, le chenal a une profondeur de 6 pieds à l'eau la plus basse jusqu'à un demi-mille d'un pont qui traverse la rivière à 3 milles de son embouchure.

Durant l'exercice de 1903-04, la somme de $648-41 fut dépensée pour améliorer l'entrée de la rivière. L'ouvrage n'était pas terminé à la fin de l'exercice financier, mais on continua le travail jusqu'à ce qu'un rocher, ou pointe de récif fut entièrement enlevé.

Le travail fut achevé durant le dernier exercice financier au coût de $485.35.

Les grandes mers montent de 6 pieds et demi.

GREEN-COVE.

Green-Cove, comté de Victoria, est un petit établissement de pêche sur la côte est ou Atlantique de l'île du Cap-Breton, environ mi-chemin entre North-Bay et Neil's-Harbour, 5 milles au nord du premier endroit et 4 milles au sud du dernier.

L'anse est une petite échancrure dans la ligne de la côte d'une profondeur d'environ 400 pieds et d'une largeur de 900 pieds, protégé à l'extrémité sud par un récif et à l'est par une chaîne de rochers.

En 1889-90, la somme de $200 fut donnée par le ministère pour améliorer la place d'atterrissage pour les bateaux, à l'extrémité nord de l'anse, en enlevant un lit de pierres et de cailloux.

Durant la session de 1902, le parlement vota la somme de $500 pour être dépensée durant l'exercice financier 1902-03 pour construire un brise-lames, mais comme ce montant fut trouvé trop faible pour exécuter le travail, des plans et devis furent préparés pour la construction d'un brise-lames se prolongeant du rivage à la partie la plus rapprochée de la chaîne de rochers située à l'est. Le 4 février 1903, un contrat fut passé pour la construction de ce brise-lames au coût de $6,475, mais à la fin de l'exercice financier le travail n'avait pas encore été commencé.

Le travail pour lequel le contrat est passé est de 450 pieds de long et de 16 pieds de large, à une hauteur de deux pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, avec le dessus arrondi et les côtés d'une déclivité de 2 à 1. Les 180 pieds intérieurs consistent en un remblai de pierre et les 270 pieds extérieurs en un remblai de pierre avec du caissonnage au centre.

Le construction commença le 4 août 1903, mais les tempêtes de l'automne causèrent des dommages considérables et retardèrent le progrès de l'ouvrage ; à la fin de décembre, alors qu'il fallait suspendre les travaux, environ la moitié de l'ouvrage sous contrat avait été complété. Les travaux recommencèrent à l'ouverture de la navigation, au mois de mai 1904, et à la fin de juin ils étaient complétés, à l'exception de quelques légers travaux aux talus de pierre qui furent terminés le 8 juillet 1904.

Les travaux furent achévés et acceptés le 8 juillet 1904.

La dépense durant le dernier exercice financier est de $492.50.

GROSSES COQUES

Grosses Coques, comté de Digby, est situé à l'embouchure d'une petite rivière qui se jette dans la baie St. Mary, environ 7 milles à l'ouest de Weymouth, et à trois milles de l'anse Belliveau.

Cet établissement comprend une population éparse d'environ 300 âmes, s'occupant d'agriculture et un peu de pêche.

Les travaux à cet endroit furent commencés en 1852 par les habitants, aidés par le gouvernement provincial ; ils consistent en un mur de protection ; un brise-lames et un court épi, le tout construit en caissons de bois rond, plus ou moins remplis de lest de pierre.

Le mur de protection a 620 pieds de long, de 15 à 22 pieds de large, et de 15 à 18 pieds de haut le long de la façade extérieure, dont le sommet est à 5 pieds au dessus du niveau de l'eau haute du printemps. Ce mur étant devenu en mauvais état, en 1888-89 le ministère dépensa une somme de $3000 pour le réparer.

Le brise-lames est construit parallèle au mur de protection, à 70 pieds de ce dernier ; il a 550 pieds de long, de 12 à 15 pieds de large et de 8 à 12 pieds de haut, son sommet est environ de niveau avec l'eau haute du printemps. C'est un travail grossièrement construit en caissons de bois rond en partie chargés de lest de pierre. En 1888-89, lorsque ce ministère répara le mur de protection, le brise-lames fut en partie reconstruit par les résidents de l'endroit.

L'épi, à l'extrémité extérieur du mur de protection, avait 100 pieds de long, 15 pieds de large et de 6 à 10 pieds de haut. Il servait à empêcher le gravier de s'accumuler dans le chenal, entre le mur de protection et le brise-lames, mais depuis plusieurs années, est tombé en ruines et n'est plus d'aucune utilité.

Durant le dernier exercice financier, la somme $1,917.70 a été dépensée pour réparer et reconstruire ces travaux. Un prolongement fut construit au brise-lames, 60 pieds de long, de 20 à 26 pieds de large, et de 16 à 20 pieds de haut. A l'extrémité du prolongement, près du rivage, le vieil épi a été en partie reconstruit ; une pile, 70 pieds de long, 10 pieds de large et 6 pieds de haut, fut construite. Sur le coté nord de l'embou-

chure de la rivière, le brise-lames fut prolongé, 100 pieds de long, 11 pieds de large, et de 8 à 10 pieds de haut. Ces travaux sont construits en caissons solides, remplis de lest de pierre. La dépense totale, au 30 de jnin 1905, est de $4,917,67.

GUNNING COVE.

Gunning Cove, comté de Shelburne, est un petit village d'environ deux cents habitants, situé sur le côté sud-ouest du havre de Shelburne ; c'est le centre d'un district d'environ 1200 habitants.

En 1899-1900, ce ministère construisit à cet endroit une jetée.

Une dépense de $100 fut autorisée, pour réparations urgentes durant le dernier exercice financier, mais vu l'impossibilité de se procurer la main d'œuvre, ces réparations n'ont pas été faites, mais nous espérons qu'avant l'hiver le travail sera fait.

GULL ISLAND—(ILE AUX GOELANDS).

Gull Island est le nom donné à un petit village situé environ quatre milles et demi au sud de Liverpool, et un mille et demi à l'ouest de Western Head. La population environ 150 habitants, s'occupe exclusivement de pêche. Le havre est en partie protégé par un îlot de roc, mais le côté ouest est ouvert et sans aucune protection.

Durant le dernier exercice financier, ce ministère a construit un petit brise-lames à cet endroit, au coût total de $1,580.96.

Ce brise-lames consiste en une approche en pierre et ciment, 25 pieds de long, 24 pieds de large au sommet, et d'une hauteur moyenne de 4 pieds, excepté à l'extrémité extérieure, où il y a 8 pieds de hauteur ; une construction en caissons continus, lestés de pierre, garnis de défenses, couverts et lambrissés à l'extrémité du large et sur la façade extérieure avec du bois de 5 pouces, et d'une longueur totale de 105 pieds, 17 pieds de large au sommet, avec parements à déclin de 3 pouces au pied, et de 9 à 12 pieds de haut.

Les grandes mers montent de 7 pieds, les mortes mers de 5 pieds.

GRANITE VILLAGE—(PORT LE HÉBERT.)

Granite Village, ou Port Le Hébert, est un établissement épars, ou plutôt des groupements de population le long d'une baie, sur une distance d'environ quatre milles, à mi-chemin entre Liverpool et Lockeport. Le pays environnant est couvert de forets. Depuis des années les habitants de l'endroit s'occupent du commerce de bois, sans jamais avoir eu de quai pour le chargement de leurs produits.

Des demandes furent faites pour la construction de piles d'amarrages, sur le bord du chenal, ce qui serait, d'après les interressés, suffisant pour les fins du commerce.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $782.64 fut dépensée pour construire une pile d'amarrage.

Cette pile a 40 pieds par 40 pieds et 12 pieds de haut, et mesure environ 19,200 pieds cubes ; elle est construite en caissons continus de bois rond, remplis de pierre, garnis de défenses et couverts d'un tablier.

HALL'S HARBOUR.

Hall's Harbour, comté de King, est situé sur le côté sud de la baie de Fundy, environ 65 milles au nord-est du goulet de Digby, 12 milles au sud-ouest de Scott's Bay, et 12 milles au nord-ouest de Kentville, le chef-lieu du comté de King et les quartiers généraux du chemin de fer Dominion Atlantic.

Le havre, quoique petit, est un des meilleurs, à l'eau haute, entre la baie Scott et le goulet de Digby.

Les grandes mers montent de 39 pieds, les mortes mers de 33 pieds.

La population du village se compose d'environ 20 familles ; il y a quelques années, il s'y faisait un commerce maritime considérable, tombé aujourd'hui à des proportions insignifiantes.

Vers l'année 1839, les habitants, au moyen de subsides provinciaux, construisirent de chaque côté du havre, de grandes charpentes en bois formant un bassin intérieur, sec à marée basse, d'une longueur d'environ un arpent, pour faciliter l'amarrage des navires le long de la voie publique. Vers 1844, le mur fut prolongé dans la direction de la mer pour prévenir l'accumulation du gravier dans l'embouchure du havre, et servir en même temps de brise-lames. Vers 1885, on ajouta encore 100 pieds à ce brise-lames, au coût de $2,000. En 1884, on y fit des réparations au montant de $750, et le 6 novembre 1884, le caisson extérieur fut détruit par une tempête, suivie de fortes mers qui déposèrent un banc de gravier, bloquant presque entièrement l'embouchure du havre.

De 1884 à 1891 il n'a été dépensé sur cet ouvrage que $49.97 pour lambrisser les bouts exposés à la mer ou brisés. On a dépensé $500 en 1891, pour reconstruire la charpente en bois de 270 pieds de longueur donnant sur la mer, sur le côté est du havre. Au mois de novembre 1893, on a dépensé $100.08 pour réparer le brise-lames, sur le côté ouest. En 1895-96, un montant additionnel de $450.83 a été dépensé en réparations au brise-lames du côté est, et le côté sud a été exhaussé de 2 à 5 pieds; la surface entière, d'une longueur de 102 pieds a été refaite avec des espars plats et les traversines du plancher furent renouvelées. Vingt-six nouvelles défenses ont été posées sur le côté sud, c'est-à-dire celui du rivage. L'extrémité du rivage fut aussi lestée et nivelée avec du gravier.

Pendant l'année 1898-99, on a dépensé $199.68 pour réparer le vieux brise-lames, en lambrissant plusieurs points faibles sur les côtés extérieur et intérieur, en renouvelant une partie considérable du pontage, et en posant plusieurs défenses nouvelles et des poteaux d'amarrage.

Le 4 janvier 1899 un contrat a été passé au montant de $3,200, pour augmenter la longueur du brise-lames de 120 pieds.

Ce prolongement a 26 pieds de large au sommet, de 14 à 20 pieds de haut et solidement construit en caissons de bois rond, chargé de lest de pierre; les parements de la façade du large sont construits à déclin de 1 dans 6, et lambrissés verticalement à joints clos; ceux de la façade intérieure sont construits 1 dans 12. L'extrémité du large est lambrissée et le long de la façade du large, un garde-lames a été construit, 4 pieds et 6 pouces de haut.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $1,140.50 a été dépensée pour commencer la construction d'un barrage et écluse, en bas du pont du chemin public. Le but de ce travail est de produire l'affouillement du gravier qui s'accumule le long du brise-lames et empêche les goélettes d'entrer.

Ces travaux ont été transférés au ministère de la Marine et Pêcheries, le 12 de juin 1888.

HAMPTON.

Hampton, dans le comté d'Annapolis, autrefois Chutes Cove, est situé sur la rive sud-est de la baie de Fundy, à 27 milles au nord-est du Goulet de Digby, et à 6 milles au nord-ouest de Bridgetown, une importante station du chemin de fer Dominion Atlantic. La population de 200 âmes environ s'occupe de pêche, d'agriculture et de l'exportation de bois de corde et de bois de commerce.

En 1855-56, une petite jetée de 165 pieds de long fut construite sur le côté ouest de l'anse; le gouvernement provincial y contribua pour la somme de $600. Le site, choisi par des commissaires, qui avaient apparemment négligé de consulter des gens de l'art, était inacceptable à plusieurs points de vue.

En 1879, le ministère construisit, au coût de $3,000, un prolongement de 121 pieds de long; on renforça l'ancien travail dans l'espoir de remédier, dans une certaine mesure, au choix du site.

En 1881, on s'aperçut que l'ancien ouvrage avait été miné par la mer et que la position de la jetée était cause que le havre se remplissait à l'intérieur. Il fut décidé de construire une autre jetée, à un demi-mille plus à l'est. La nouvelle jetée a 246 pieds de long, construite solidement et mieux placée que la première; elle est située à l'ouest d'un petit ruisseau qui empêche le mouillage des goélettes de se remplir de sable.

En 1889, on découvrit que les eaux du ruisseau avaient miné les fondations de la jetée, mettant par là même toute la structure en danger. La somme de $750 fut dépensée pour poser du pilotis jointif le long de la façade intérieure, pour niveler le sommet, et pour faire des répartitions générales au planchéiage et au garde-lames.

Au mois de février 1889, à la suite d'une forte crue des eaux, le ruisseau, ayant débordé, menaça un instant de détruire la jetée. En 1890-91, la somme de $21 fut dépensée pour réparer les dommages causés en 1889, et pour détourner le ruisseau et le remettre dans son lit naturel.

En 1892-93, la jetée étant insuffisante au commerce de l'endroit, la somme de $1,500 fut dépensée pour construire une pile, 40 pieds de long, 27 pieds de large au sommet et 27 pieds de haut à l'extrémité extérieure ; on répara aussi les 100 pieds intérieurs de l'ancien ouvrage, la façade extérieure fut exhaussée, des solives et du nouveau planchéiage furent posés et l'ouvrage fut ainsi mis en parfait état.

En 1898-99, la somme de $1,999.79 fut dépensée pour faire des réparations générales à la jetée. Le sommet de l'ouvrage, au bout du large, sur une longueur de 185 pieds et une largeur de 20 à 26 pieds, fut exhaussée de 2 à 4 pieds, travaux rendus nécessaires par le tassement de la jetée, dû à l'affouillement causé par les eaux du ruisseau. Pour protéger la jetée contre l'affouillement, un canal de 80 pieds de long fut construit sur le côté intérieur ; ce canal est doublé à l'extérieur avec du madrier de 3 pouces.

La jetée a une longueur totale de 270 pieds, une largeur de 20 à 26 pieds et une hauteur, à l'extrémité extérieure, de 24 pieds, où, à l'eau haute, il y a une profondeur d'eau de 21 pieds.

En 1902-03, la somme de $207.62 fut dépensée pour poser du pilotis jointif sur environ 53 pieds de l'extrémité attenant au rivage, sur le côté est de la jetée. Cet ouvrage a pour but d'empêcher les eaux du ruisseau de miner les fondations de la jetée.

En 1903-4, la somme de $49.99 fut dépensée pour renouveler du lambrisage à joints clos qui avait été emporté par la glace, l'hiver précédent.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $1,198.06 fut dépensée pour construire un petit brise-lames, sur le côté est de l'embouchure du ruisseau, dans le but d'empêcher l'accumulation du gravier qui nuit aux goélettes venant s'amarrer au brise-lames principal. Cette nouvelle construction est en caissons de bois rond, 20 pieds de long, 15 pieds de large et 9 pieds de haut au bout attenant au rivage, et 21 pieds de large et 14 pieds de haut au bout du large.

Cet ouvrage a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries le 12 juin 1888.

Les grandes mers montent de 32 pieds, les mortes-mers de 28 pieds.

HANTSPORT.

Hantsport, avec une population d'environ 1,500 âmes, est situé sur la rive gauche ou occidentale de la rivière Avon, large ici d'un mille et trois quarts, à peu près à mi-chemin entre Windsor et l'embouchure de la rivière où elle entre dans le Bassin de Minas. Il a une station importante du "chemin de fer Dominion Atlantic," à 7 milles de Windsor et 53 milles de Halifax.

En 1897-98, le département construisit un quai public. C'est une structure forte bien construite en caissons remplis de pierre, de 200 pieds de long, 32 pieds de large, avec un "L" de 32 pieds de long, à l'extrémité du large, donnant une longueur de façade de 64 pieds, où elle a une hauteur de 26 pieds. A l'eau haute, il y a une profondeur de 23 pieds, le long de la façade de l'ouvrage. A l'eau basse, la grève est à sec.

En 1901-02, la somme de $200.09 fut dépensée pour remettre en bon état, avec des fascines et du bois, le coin sud-est extérieur de l'ouvrage qui avait été miné par le courant, durant le jusant des grandes marées.

En 1904-5, une somme de $ .00 fut dépensée ; un entrepôt à l'angle de L du quai, 25 pieds par 15 pieds ; un escalier fut construit sur la façade extérieure du quai, et l'approche fut exhaussée et élargie.

INDIAN HARBOUR.

Indian Harbour, comté de Halifax, est un petit village de pêche d'une population de 200 à 300 âmes, situé à 29 milles à l'ouest de Halifax, par le chemin public, ou environ 16 milles en ligne directe, sur le côté sud de la baie Saint-Magaret, 8 milles au sud de French Village.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $1,160.50 fut dépensée pour construire un quai en piles et travées ; les piles sont en caissons, remplis de pierre et garnis de défenses. La largeur est de vingt pieds avec une L à l'extrémité du large, donnant une façade extérieure de 50 pieds de long et 17 pieds de haut. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, est de 13 pieds à l'eau haute des marées ordinaires du printemps.

L'approche consiste en une levée en pierre et terre, 150 pieds de long et de 3 à 5 pieds de haut.

A la fin de l'exercice financier, l'ouvrage n'était pas entièrement fini.

Les grandes mers montent de 6 pieds, les mortes-mers de 5 pieds.

IONA.

Iona, comté de Victoria, est sur le côté nord du détroit de Barra, qui relie les lacs du Grand et du Petit Bras-d'Or. C'est une station du chemin de fer Irtercolonial, à l'extrémité nord du pont de chemin de fer des Grand-Narrows et une place de débarquement pour les steamers de la "Bras-d'Or Steam Navigation Company."

Pendant les mois d'hiver, si la glace et le temps le permettent, un steamer portant les malles et les passagers entretient une communication quotidienne entre Baddeck et Iona, et comme en certain temps, à cause de la glace et pour d'autres raisons, le pont-levis ne peut pas être ouvert, et que le steamer ne peut atteindre le vieux quai sur le côté ouest du pont, la somme de $5,500 fut votée en 1901-02, pour la construction d'un nouveau quai, sur le côté est du pont, devant avoir 10 pieds d'eau, à l'eau basse, et être relié à la gare du chemin de fer par un chemin de 350 pieds de long. L'ouvrage fut fait durant les exercices de 1801-02-03.

Le quai est une construction en pilotis et travées de 260 pieds de long, composée de 6 piles de caissonnage, séparées par des ouvertures de 18 pieds. Les 3 piles intérieures ont 40, 22 et 22 pieds de long respectivement, leur largeur est de 20 pieds ; les trois piles du large ont 22, 22 et 42 pieds de long respectivement, et leur largeur au sommet est de 30 pieds. Ces piles sont construites en bois rond, à parements ouverts, munies de défenses sur les côtés et à l'extrémité du large ; les fondations sont en bois traité à la créosote ; les façades extérieures des trois piles du large sont lambrissées à joints clos.

Le 22 avril 1904, la glace, poussée par les vents du nord, détruisit les 30 pieds du large de la superstructure de la pile du large, laissant intacte la superstructure en bois créosoté.

Durant l'exercice financier de 1904-05, la somme de $1,373.99 fut dépensée pour reconstruire et renforcer la pile du large, et pour mettre le quai en état de supporter le poids des convois de chemin de fer.

Le 20 de mai 1904, un contrat fut passé pour la construction d'un prolongement au quai, 140 pieds de long et 30 pieds de large, bâti en piles et travées avec superstructure en bois traité à la créosote, chargé de lest, lambrissé à joints clos sur toutes les faces extérieures, et lambrissé avec du pilotis jointif, traité à la créosote, sur l'extrémité extérieure et sur chaque côté, sur une longueur de 16 pieds.

L'ouvrage sous contrat fut commencé le 22 septembre 1904, et complété le 6 décembre suivant.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $12,078.92.

IRISH COVE.

Irish Cove, comté du Cap-Breton, est situé sur la rive sud-est du lac Grand Bras d'Or, près de l'entrée de la baie 'East'.

La distance, du fond de la baie East à Irish Cove, est de 20 milles, du canal Saint-Pierre environ 22 milles, et à travers le lac, à Grand Narrows, 10 milles.

Le quai de cet endroit, complété en 1892-93, a 160 pieds et 8 pouces de long et 20 pieds de large, et comprend une culée de 47 pieds de long, une pile de centre de 20 pieds et 4 pouces de long, et une pile du large de 57 pieds de long avec une L de 20 x 20 pieds. Il fut solidement construit, chargé de lest et les façades exposées de la pile du large furent lambrisées avec du pilotis jointif.

En 1899, 1900-01 et 1902-3, une partie du pilotis jointif (lequel avait été endommagé ou détruit par les tarets) fut renouvelée, 60 pieds courants de pièces de couronnement furent renouvelés, 20 tonnes de lest placées dans le quai et quelques autres petites réparations faites.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de 1,000.04 fut dépensée pour compléter le renouvellement du pilotis jointif de la pile du large; pour renouveler celui des trois façades de la pile du centre, et pour renouveler les pièces de couronnement au bout et sur le côté ouest de la pile du large et sur le côté ouest de la pile du centre.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $5,058.56.

ISLAND-POINT.

Island-Point, comté de Victoria, est situé sur le côté sud de l'île Boularderie, 18 milles à l'ouest du pont qui traverse le Petit-Bras d'Or à l'entrée du chenal Saint-André, un bras du lac Bras-d'Or.

Un quai, 120 pieds de long et 20 de large, ayant un L à l'extrémité extérieure, 20 pieds par 21 pieds, fut construit par ce ministère en 1886-87. Ce quai est construit en piles et travées ; la profondeur d'eau au bout du large est de 11 pieds au niveau de l'eau ordinaire du lac. En 1892-93, la somme de $49.48 fut dépensée pour faire des réparations rendues nécessaires par les dommages causés par la glace.

L'ouvrage ayant tassé et étant devenu dangereux par suite de l'action destructive du taret et de la décomposition naturelle du bois, la somme de $550 fut octroyée pour faire les réparations nécessaires en 1902-03. Après examen de l'ouvrage, on trouva qu'il était nécessaire de reconstruire les piles intérieures et que le dessus de la pile extérieure avait été emporté jusqu'à 3 pieds au-dessous de l'eau basse. Le montant octroyé étant insuffisant pour reconstruire l'ouvrage en entier, la somme de $513.37 fut dépensée pour reconstruire la partie intérieure et pour acheter une partie du bois requis, pour la reconstruction de la pile extérieure.

La somme de $1,400 fut octroyée pour construire, en 1903-04, une pile en pilotis traités à la créosote.

Des plans et devis furent préparés, et le bois ordonné au commencement du printemps ; mais la livraison du bois à la créosote fut retardée ; de plus, on eut beapcoup de difficultés à se procurer une sonnette, pour enfoncer les pilotis ; l'ouvrage ne put être commencé que vers la fin de l'exercice financier.

La dépense durant 1903-04, est de $915.31.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $568.92 fut dépensée pour construire une pile du large, 26 pieds par 48 pieds, en bois créosoté et pour relier cette pile, par une travée de 16 pieds, avec le vieux quai.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $4,450.62.

JANVRIN (ÎLE).

L'île Janvrin, comté de Richmond, est une grande île située à l'ouest de l'île Madame, dont elle est séparée par le passage Mousselier.

En 1903-4 la somme de $2,000 fut octroyée pour la construction d'un quai.

Des plans et devis furent préparés pour un quai en bois naturel, 195 pieds de long, 16 pieds de large, et ayant 8 pieds d'eau à l'eau basse, pour être construit sur le côté nord du havre de Janvrin.

Les matériaux requis devaient être livrés à bonne heure le printemps, mais ils ne le furent que vers la fin de l'exercice financier.

La somme de $24.20 seulement fut dépensée pour salaire et autres dépenses du contremaître qui a fait les arrangements pour la livraison des matériaux.

Durant l'exercice financier de 1904-05, une somme de $1,974.82 fut dépensée, mais les travaux furent suspendus, le crédit étant épuisé.

Lorsque les travaux furent suspendus, toutes les piles en caissons à leur hauteur, prêtes à recevoir les traversines du tablier, excepté la pile du large qui n'était construite qu'au niveau de son plancher de lest, ou environ 4 pieds du sommet. La culée est presque complétée, les traversines du plancher sont posées.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $1,999.02.

JERSEY COVE.

Jersey Cove ou Eel Cove, comté de Victoria, est situé à l'extrémité nord-est du havre de Sainte-Anne, dans l'angle formé par le banc, à l'entrée, et la terre ferme.

Le 19 d'août 1904, ordre fut donné de préparer des plans et devis pour la construction d'un quai, dont le prix ne devait pas excéder la somme de $4,100, tel que mentionné dans un rapport en date du 13 février, 1903.

Le choix de l'emplacement ne rencontre pas l'abprobation de la majorité des intéressés, et comme ils ne se sont pas encore accordés sur leur choix, aucune action n'a été prise par ce ministère, en vue de la construction.

JOGGINS.

Joggins, comté de Cumberland, est un établissement de 300 à 400 habitants, situé sur le côté sud-est du chenal de Chignecto, le bras nord de la baie de Fundy. Il est à dix milles du haut du bassin Cumberland, et 14 milles de Maccan, sur le Chemin de fer Intercolonial, avec lequel il est relié par le chemin de fer de Joggins.

Un crédit de $3000, fut voté pour la construction d'une jetée, mais, au 30 de juin 1905, aucune action n'avait encore été prise.

L'ARDOISE.

L'Ardoise, comté de Richmond, est situé sur le côté de la baie Saint-Pierre à environ 9 milles à l'est de l'entrée du canal Saint-Pierre.

Un brise-lames, au large de la pointe "Martin", sis dans 5 à 10 pieds d'eau à l'eau basse, fut construit en 1876-77 ; presqu'entièrement détruit en 1883, il fut reconstruit en 1891-92-93.

L'ouvrage consiste en une construction de bois, 400 pieds de long et 20 pieds de large, placée sur les ruines de l'ancien brise-lames, dans une profondeur d'eau de 1 à 4½ pieds à l'eau basse. Le sommet est 1 pied au-dessus de l'eau haute et l'ouvrage entier est recouvert de pierre. Le côté regardant la mer, ainsi que l'extrémité extérieure, sont construits à déclin de 3 à 1 ; le côté, ainsi que l'extrémité intérieure, 2 à 1. La surface entière du travail au-dessus du niveau de l'eau basse, fut recouverte de grandes pierres ne mesurant pas moins de 15 pieds cubes chaque ; les interstices furent remplis de béton.

Depuis que cet ouvrage a été achevé, les pierres sur les parements à déclin du côté de la mer et à l'extrémité extérieure, qui avaient été déplacées par l'action des vagues, ont été de nouveau mises en position ; un mur en béton, 3 pieds de large au sommet et 4½ de haut, a été construit carré avec le niveau de la couverture en pierres cimentées, le long de la face extérieure, aux extrémités du caisson.

Le brise-lames a une hauteur moyenne de 17½ pieds à partir de la base première au sommet de pierres cimentées, qui a 5 pieds au-dessus de l'eau haute et 10 pieds au-dessus de l'eau basse des marées du printemps.

Afin d'arrêter l'affouillement qui se fait dans le havre par l'ouverture entre l'extrémité du brise-lames et le rivage, une distance d'environ 1,200 pieds, on décida de fermer cette ouverture par une construction en caissons.

Des plans et devis furent préparés, et le 29 de décembre 1903, l'ouvrage fut donné à l'entreprise pour la somme de $24,820.

L'ouvrage sous contrat consiste en un brise-lames de 1,145 pieds de long, et d'une levée en pierre de 50 pieds. Sur une longueur de 350 pieds, à partir de son extrémité du large, le brise-lames aura 20 pieds de large au sommet et sera protégé, de chaque côté, par un talus en pierre, sur les autres 750 pieds, il aura 16 pieds de large, et sera protégé, sur le côté de la mer seulement, par un talus en pierre.

La levée en pierre sera construite entre l'extrémité du large du brise-lames et le vieux brise-lames. Elle sera en grosses pierres de carrière ; la facade extérieure sera construite à déclin de 3 dans 1, et la façade intérieure, 2 dans 1.

Les travaux furent commencés le 1er de juillet 1904, et à la fin de juin 1905, l'ouvrage en caissons et la levée étaient finis, et le talus en pierre à moitié construit.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $18,853.

P.S.—Les travaux ont été complétés et acceptés, le 12 d'août 1905.

LARRY'S-RIVER.

Larry's-River, comté de Guysborough, est située à l'extrémité ouest de Tor-Bay, sur le côté sud ou atlantique de la Nouvelle Ecosse, 24 milles à l'ouest du havre de Canso.

Ce havre, un chenal à travers des battures de vase, amélioré par du dragage, était primitivement protégé du côté de l'est par une batture et une barre de galet. Depuis 1896 la pointe de batture, à l'extrémité nord de la barre, et la barre elle-même ont été rongées par la mer et en partie transportées vers l'intérieur du chenal.

Afin de rétablir l'abri que donnait cette batture et cette barre, un contrat fut signé le 22 septembre 1902, pour la construction d'un brise-lames au coût de $15,840.

L'ouvrage consiste en deux sections de levée en pierre d'une longueur de 125 et 379 pieds respectivement, ayant une largeur de 14 pieds au niveau de 2 pieds au-dessus de l'eau haute, et une hauteur moyenne de 6 pieds ; d'une section de centre construite en caissons, 500 pieds de long, 14 pieds de large au sommet et ayant une hauteur moyenne de $11\frac{1}{2}$ pieds, protégés par un lambris solide et un talus de pierre construit à déclin de 2 à 1 à partir du niveau de l'eau haute.

Les levées et les caissons devront être construits à une hauteur de 4 pieds au-dessus du niveau des eaux les plus hautes.

Les grandes mers montent 6 pieds 6 pouces.

En 1902-03, très peu d'ouvrage fut fait, les travaux ne commencèrent qu'au 22 de juin. La dépense encourue au 30 juin 1903 n'était que de $749.81.

Durant l'exercice financier 1903-04 l'ouvrage sous contrat fut terminé, à l'exception de 350 verges de pierre, qui n'avaient pas encore été posées dans le talus.

L'ouvrage sous contrat fut terminé le 16 de juillet 1904.

Durant l'exercice financier de 1904-05, une somme de $1,207.52 fut dépensée pour se procurer les matériaux nécessaires, excepté les traversines du tablier, pour la construction d'un contrefort sur le côté sud-ouest et près de l'extrémité du brise-lames. Ce contrefort aura 125 pieds de long, et consistera en une levée en pierre de 20 pieds et 105 pieds de caissons, chargés de lest, lambrissés en pilotis jointif sur le côté du large et à l'extrémité extérieure.

La dépense totale durant l'exercice de 1904-05, est de $3,382.52.

LOCKEPORT.

Lockeport, comté de Shelburne, est situé sur la côte Atlantique, environ 14 milles au sud-est de Shelburne ; sa population est d'environ 800 âmes. C'est un poste de pêche très important.

Durant 1899-1900 et 1900-01, la somme de $3,944.64 fut dépensée pour y construire un brise-lames. En 1902-03 un montant de $299.64 fut dépensé en réparations.

Durant l'exercice terminé le 30 de juin 1904, on dépensa une somme de $225.56 pour prolonger l'ouvrage, une distance de 520 pieds. Ce travail consiste en une double

rangée de pilotis enfoncés 5 pieds dans le sable, lambrissés à l'extérieur avec de la planche de 1 pouce. Ces rangées de pilotis sont posées en ligne parallèle à la grève, à 8 pieds de distance, et l'espace entre elles est rempli de sable. L'ouvrage est en forme de croissant, et un soin particulier a été donné à la régularité de la courbe.

En 1904-05, une longueur de 80 pieds du vieux brise-lames, 10 pieds de large et 9 pieds de haut, fut reconstruite, de même qu'une levée en pierre, 120 pieds de long, 12 pieds de large et 3 pieds de haut, et un ouvrage en pierre et fascines, 7 pieds de large, fut posé sur chaque côté, sur une distance de 160 pieds.

Le brise-lames mesure 1046 pieds de long, 8 pieds de large au sommet et 12 à la base, avec une hauteur moyenne de 8 pieds. Sur une longueur de 910 pieds, il est construit en caissons, remplis de pierre, les autres 136 sont formés par une levée en pierre.

Les grandes mers montent de 7 pieds, les mortes mers de 5 pieds.

LONG POINT.

Long Point, Craigmore, comté d'Inverness, est située sur le côté est de la baie George, environ 15 milles au sud de Port-Hood, et deux milles au nord du goulet de Canso.

La pointe s'étend 500 pieds vers le large et forme une petite anse sur le côté ouest. Comme cette anse est en partie protégée contre les vents du nord, et que l'atterrissage est facile, elle est utilisée par les pêcheurs des environs.

Durant le dernier exercice financier, une somme de $1,830.96 fut dépensée pour acheter les matériaux nécessaires et pour construire un brise-lames. Au 30 de juin 1905, 70 pieds des fondations avaient été construits.

LINGAN.

Lingan, ou Bridgeport, comté du Cap-Breton, est à la tête d'Indian-Bay, sur le côté nord-est de l'île du Cap-Breton, à environ 5 milles à l'est de l'entrée du havre de Sydney. Une large mare ou bassin, ayant une profondeur de 8 pieds à l'eau basse ou de 11 pieds à l'eau haute, est séparée d'Indian-Bay par un banc de sable. L'entrée qui forme le havre fut creusée et redressée en 1878 et 1880, afin de faciliter le chargement de charbon des mines de Lingan, qui ont été abandonnées depuis ; elle est maintenant traversée par un pont construit par le gauvernement provincial pour faciliter le trafic entre Lingan et Bridgeport.

En 1876-78, un ouvrage de broussailles et pierre de 1,900 pieds de long fut construit sur la grève.

Cet ouvrage donnait une protection efficace à la grève jusqu'à 1893, mais il a été depuis emporté par places sur des distances qui, réunies, atteignent 1,400 pieds.

En 1901-02, 1902-03 et 1903-04, la somme de $3,597.54 fut dépensée pour reconstruire l'ouvrage en fascines et pierre et pour le prolonger de 80 pieds. Un mur en fascines et pierre a aussi été construit entre le vieil ouvrage et le pont.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $999.98 a été dépensée pour prolonger de 350 pieds l'ouvrage de protection, sur la grève, et pour l'exhausser de 1 pied et 3 pouces sur une longueur de 500 pieds, et de 2 pieds sur une autre longueur de 300 pieds.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, non compris le dragage, est de $8,575.66.

LITCHFIELD.

Litchfield, comté d'Annapolis, est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, dix milles au nord-est de Digby Gut ; sa population (dans un rayon de deux milles) est d'environ 150 habitants, s'occupant de pêche et de culture.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, une somme de $3,000 fut dépensée pour construire un brise-lames à cet endroit ; cette somme n'a pas été suffisante pour compléter le travail.

Ce brise-lames a 170 pieds de long, de 20 à 25 pieds de large, et de 8 à 15 pieds de haut, soli ement construit eu caissons de bois rond, chargés de lest, lambrissés sur le côté du large et à l'extrémité. Un garde-larmes a été construit sur le côté du large, 4 pieds et 6 pouces de haut.

LITTLE BROOK.

Little Brook est au nombre des établissements qui se pressent l'un contre l'autre sur la rive est de la baie Sainte-Marie, baie de Fundy, $2\frac{1}{2}$ milles au sud de Church Point, 33 milles au sud de Digby, le chef-lieu du comté, et 36 milles au nord de Yarmouth.

Quelques années avant la confédération, les habitants, aidés par le gouvernement provincial, y bâtirent un brise-lames.

En 1873, quatre piles en caissons, au milieu du quai, furent détruites en partie par un coup de vent, et le fonds provincial de la " Navigation Securities " dépensa la somme de $600 pour les réparations nécessaires.

En 1891-92, la somme de $100 fut fournie par le ministère pour réparer les parties supérieures du brise-lames, qui avaient été considérablement endommagées par une marée exceptionnellement forte, à l'automne 1890.

Une partie de 20 pieds carrés sur 5 pieds de profondeur fut reconstruite, et 100 tonnes de l'est furent ajoutées à l'ouvrage.

Ce brise-lames, qui est une solide construction en caissons du type ordinaire remplie de pierres, a 400 pieds de long, de 20 à 35 pieds de large, et 20 pieds à l'extrémité extérieure où se trouve un retour en forme de " L " de 40 pieds de long par 25 pieds de large. Il est très en usage pendant les mois d'été pour expédier, par les navires, des pieux, du bois de corde, du bois de construction, du poisson en petite quantité. et pour le débarquement des marchandises et fournitures générales pour le commerce et la consommation locale. On s'en sert peu ou point pendant l'hiver, à cause des amoncellements de glace. A l'eau haute des grandes marées ordinaires, il y a une profondeur de 15 pieds d'eau, à l'extrémité extérieure. A l'aau basse, les battures de sable sont découvertes sur plusieurs centaines de pieds au delà de l'extrémité.

En 1800-1901, la somme de $279.32 fut dépensée pour démolir et reconstruire une partie de l'extrémité extérieure du brise-lames, sur une largeur de 10 pieds au sommet et de 20 pieds au fond, et aussi pour renouveler le plancher sur une longueur de 44 pieds, ainsi que les solives et les pièces de couronnement. Ces réparations furent nécessitées par les dommages causés par la grande tempête du 1er mars 1900.

En 1904-05, la somme de $2,000.13 fut dépensée pour prolonger le brise lamee ; une pile, 40 pieds de long, 31 pieds de large et 20 à 30 pieds de haut fut construite. Le bois nécessaire pour les réparations et la construction d'un autre prolongement fut aussi acheté.

Les grandes mers montent de 21 pieds, les mortes mers de 17 pieds.

LITTLE HARBOUR

Little Harbour (Pointe Arnold) comté de Shelburne, est situé à l'extrémité sud de Black Point, environ 5 milles à l'est de Lockeport. La population, composée exclusivement de pêcheurs, est d'environ 400 habitants, dispersés sur une étendue d'à peu près deux milles et demi. Ces gens n'ont aucune protection pour leurs bateaux de pêche.

Un brise-lames a été construit par ce ministère à cet endroit, à Black Point, environ six milles de Locheport.

En 1902-03 une somme de $1,665,11 fut dépensée ; en 1903-04, $494,08, et durant le dernier exercice financier $401, 05, faisant un total de $2,560.24.

Ce brise-lames, qui est maintenant completé, consiste en une levée en pierre; 73 pieds de long, 24 pieds de large au sommet et 8 pieds de haut à l'extrémité extérieure ; une construction en caissons, 203 pieds de long, 20 pieds de large et 14 pieds de haut à l'extrémité du large. L'ouvrage en caissons est garni de défenses à tous les 10 pieds sur chaque côté, et rempli de pierre jusqu'au sommet.

Les grandes mers montent de 7 pieds, les mortes mers de $5\frac{1}{2}$ pieds.

LITTLE JUDIQUE

Le havre de Little Judique, comté d'Inverness, est situé sur le côté est de la baie Saint-George, à quatre milles au sud de Port Hood, et 22 milles au nord de l'entrée nord du Détroit de Canso. L'entrée de ce havre, à l'extrémité sud d'une barre de sable, est obstruée par un haut fond de roc, sur lequel il n'y a que 9 pouces d'eau, à l'eau très basse du printemps. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Durant le dernier exercice financier, 1904 05, la somme de $985.63 a été dépensée pour construire un brise-lames, 70 pieds de long, 14 pieds de large au sommet, et 9½ pieds de haut, sur le haut-fond, à l'entrée nord du havre.

LITTLE NARROWS

L'étang de Narrows, comté d'Inverness, est situé sur le coté nord de Little Narrows un retrécissement du chenal Saint-Patrice, un bras du lac Grand Bras d'Or, à 8 milles de Whycocomagh.

Durant le dernier exercice financier, 1904--05, la somme de $400 a été dépensée pour creuser un chenal entre l'étang et Little Narrows, à deux pieds à l'eau basse et 20 pieds de large, et pour construire, sur chaque côté du chenal, des ouvrages en fascines et pierre, 230 pieds de long, 10 pieds de large et de 3 à 4 pieds de haut.

LIVINGSTONE'S-COVE.

Livingstone's-Cove (Anse Livingstone), dans le comté d'Antigonish, est située sur la rive est du detroit de Northumberland, à 2 milles environ au sud-ouest du Cap-George.

Dans le but de protéger les bateaux de pêche du district et de servir de débarcadère aux steamers et petits vaisseaux, la construction d'un brise-lames fut commencée en 1899, et complétée en 1902.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $1,519.51 fut dépensée pour compléter l'extrémité extérieure du brise-lames, avec les matériaux achetés l'année précédente.

La pile extérieure a 48 pieds de long, 24 pieds de large au sommet et une hauteur moyenne de 18 pieds ; elle est construite en bois carré, à parements ouverts, fortement lestée et lambrissée à joints clos sur toutes ses faces avec du bois dur.

L'ouvrage tel que complété a 312 pieds de long ; la profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure est de 9 pieds, au niveau de l'eau la plus basse ; un chemin de 105 pieds de long, coupé à travers un rivage de glaise, le relie au chemin public.

Le brise-lames consiste en une culée avec murs de soutènement, 30 pieds de long et 18 pieds de large sur le sommet ; en une pile de 80 pieds de long et 19 pieds de large, et en un prolongement de 202 pieds de long et 24 pieds de large ; sur le côté sud de l'extrémité extérieure, un L de 24 x 24 pieds a été construit, Les caissons sont construits en bois carré à parements ouverts, bien lestés, pourvus de défenses et lambrissés avec du bois dur sur le côté nord, sur l'extrémité extérieure, et sur le côté sud du L.

Le taret ayant endommagé l'ouvrage, principalement la façade du côté de la mer, durant l'exercice de 1903-04 on dépensa la somme de $1,794.38 pour construire un talus de grosses pierres, le long de cette façade, jusqu'à la ligne de l'eau haute, et avec une déclivité de 3 à 1.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $2,211.30 a été dépensée pour lambrisser en pilotis jointif, traité à la créosote, l'extrémité extérieure de la façade nord, l'extrémité sud de la façade intérieure de L et la façade sud du corps principal.

Les grandes mers montent de 4½ pieds.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $18,067.71.

MABOU BRIDGE.

Le pont de Mabou, dans le comté d'Inverness, traverse la rivière Mabou à un peu plus qu'un demi mille au-dessus de la limite de la navigation, pour les petits vaisseaux.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $998.18 a été dépensée pour se procurer les matériaux nécessaires pour construire un quai en pilotis, 121 pieds de long et 20 pieds de large, avec apprcche en caissons, 40 x 40 pieds, attenante à l'approche du pont, sur le côté sud du chenal, et pour enfoncer une partie des pilotis et construire, en majeure partie, l'approche en caissons.

MAIN-À-DIEU.

Main-à-Dieu, comté du Cap-Breton, est un petit havre situé sur la côte est du Cap-Breton, 10 milles au nord de Louisbourg.

En 1881-82, un brise-lames de 230 pieds de long fut construit sur le côté est du havre. Ce brise-lames consiste en un ouvrage en caissons entièrement lèstés et couverts de pierre, ayant une déclivité de 3 à 1 sur le côté de la mer et 2 à 1 sur le côté intérieur.

Durant le dernier exercice, 1902-03, des plans et devis furent préparés et des soumissions demandées pour la construction d'un brise-lames sur le côté ouest du havre ; ce travail a pour but d'arrêter l'affouillement et de protéger le mouillage, mais, au 30 juin, le contrat n'avait pas encore été passé. Ce travail aura une longueur de 320 pieds de long et reposera dans une profondeur d'eau de 6 pouces à 2½ pieds à l'eau la plus basse. Il sera construit en caissons, bien lestés, lambrissés sur le côté de la mer, où il sera aussi protégé par un talus en pierre ayant une déclivité de 3 à 1 à partir de l'eau haute.

Le 1er d'août 1904, les travaux furent donnés à l'entreprise, pour la somme de $8,925.

La dépense, durant le dernier exercice financier, 1904-05, est de $296.49.

MALAGASH.

Malagash est situé à l'extrémité nord-est du comté de Cumberland, sur le détroit de Cumberland.

Le Parlement vota un crédit de $4,000 pour la construction d'un quai à cet endroit; des plans et devis furent préparés, mais au 30 de juin 1905, l'ouvrage n'était pas commencé.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, a été de $10.41.

MALAGAWATCH.

Le havre de Malagawatch, comté d'Inverness, est situé sur le côté ouest de l'entrée de la baie Ouest, un bras du lac Grand-Bras-d'Or.

Durant l'exercice terminé le 30 de juin 1904, la somme de $299.99 fut dépensée pour creuser un chenal entre l'entrée du havre de Malagawatch et la rivière du Bassin-Denis. On creusa à travers des hauts-fonds, et il fallut construire de chaque côté, à l'extrémité, un ouvrage de protection en pierre et fascines de 100 pieds de long.

Ce chenal a 1,000 pieds de long, 12 pieds de large et de 1 à 1½ pieds de profondeur, au niveau ordinaire du lac.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, la somme de $300 a été dépensée pour creuser le chenal et construire 100 pieds d'ouvrage de protection, à l'extrémité nord du chenal.

MALIGNANT-COVE.

Malignant-Cove, comté d'Antigonish, est situé sur le détroit de Northumberland, environ à mi-chemin entre Arisaig et Georgeville, à une distance d'à peu près 4 milles de chacun. La somme de $5,000 fut allouée pour les dépenses pendant l'année 1899-1900, afin d'ouvrir, à travers un banc de gravier, un chenal vers un petit étang à la

tête de la crique et pour construire des travaux de protection. Pendant l'année, des plans et devis pour des travaux se prolongeant en dehors à 7 pieds à l'eau basse, furent préparés, et la somme de $3,893.35 fut dépensée pour acheter les matériaux nécessaires pour la construction.

Les travaux proposés comprenaient des jetées placées à 60 pieds de distance de chaque côté du chenal, lequel devait être creusé à une profondeur de 2 pieds à l'eau basse sur une largeur de 30 pieds au fond. Les jetées, 248 pieds de long, devaient être construites à travers le banc de gravier à partir de l'eau basse d'en dehors. Leur largeur au sommet devait être de 10 pieds, les fondations étant à sec à l'eau basse. Les autres jetées construites à partir de l'eau haute vers le large, devaient avoir 16 pieds de large au sommet pour les 60 pieds intérieurs, et 22 pieds de large pour les 10 pieds de leur extrémité extérieure. Tout le travail devait être fait en caissons de bois rond, à parements ouverts, lestés et lambrissés à joints clos aux extrémités et sur les côtés donnant sur le chenal.

En 1900-1901, la somme de $6,123,64 fut dépensée pour construire les jetées extérieures, 90 pieds de long chacune, ainsi qu'une partie de la jetée intérieure sur le côté est du chenal, sur une longueur de 188 pieds.

En 1901-02, on compléta les travaux proposés et on construisit un prolongement de 60 pieds à la jetée intérieure ouest, afin d'empêcher le vieux chenal de se rouvrir à travers le banc de gravier.

Durant l'exercice financier de 1902-03, l'extrémité intérieure de la jetée de l'ouest, sur une distance de 70 pieds, fut exhaussée de 2 pieds pour la mettre au même niveau que le reste. Des ouvrages de protection furent aussi construits sur le côté est de la jetée de l'est, afin d'empêcher la mer de déferler par dessus le banc et de remplir le chenal de sable. Ces ouvrages de protection consistent en une pile de caissons' 40 pieds de long, 12 pieds de large, ayant une hauteur moyenne de 10 pieds et en un prolongement, 50 pieds de long, construit en pilotis, broussaille et pierre.

La dépense en 1902-03 est de $799.94.

Durant l'exercice terminé le 30 juin 1904. la somme de $1,099.07 fut dépensée pour lambrisser avec du pilotis de bois dur, à joints clos, les extrémités extérieures des piles et leurs façades, sur une hauteur de 20 pieds ; à replacer le lest qui avait été enlevé des piles ; à prolonger de 40 pieds les ouvrages de protection sur la grève à l'est de la pile de l'est ; et à se procurer les matériaux nécessaires pour construire un autre prolongement de 90 pieds de long.

Le crédit de $2,800 placé à la disposition de ce ministère pour les travaux de 1904-05, devait être employé à poser du pilotis jointif, en bois créosoté, sur les extrémités extérieures des piles du chenal.

Les matériaux nécessaires furent achetés, mais avant que le bois créosoté fut livré il fut trouvé nécessaire de prolonger l'ouvrage de protection de la grève, sur le côté est de la jetée est, au coût de $500.

La balance de l'argent, insuffisante pour faire les travaux de lambrissage, fut employée à mettre les façades des jetées prêtes à recevoir le pilotis, et à poser 35 pilotis sur la façade est de la jetée est.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $2,813.95.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $17,194.80.

MARGAREE.

Le havre de Margaree, à l'embouchure de la rivière Margaree, comté d'Inverness, est sur le côté ouest de l'île du Cap-Breton, environ 30 milles au nord-est de Port-Hood. Il possède un chenal étroit et difficile à travers lequel la mer passe à une vitesse de 4 nœuds, et son entrée est obstruée par une batture de sable mouvant, sur laquelle il n'y a quel quefois qu'une profondeur de 5 pieds, à l'eau extrémement basse.

Des dépenses ont été faites par le ministère pour la construction et l'entretien d'ouvrages de protection et des améliorations au côté ouest du chenal, et aussi pour la construction d'ouvrages de protection du côté est.

Les constructions du côté ouest comprennent : les travaux exécutés par le gouvernement provincial et continués par le ministère, et les travaux d'améliorations entrepris en 1900-01.

Les vieux ouvrages construits par le gouvernement provincial (reconstruits par le ministère) s'étendent à 400 pieds du rivage, en traversant ce qui était primitivement le faux chenal, jusqu'à un gros roc vis-à-vis de l'entrée et ensuite à angle droit, jusqu'au bord du chenal.

Les ouvrages construits par le ministère s'étendent du côté nord, en dehors de ceux du gouvernement provincial, sur une longueur de 505 pieds sur la rive ouest du chenal. Ils sont divisés en quatre sections : 85 pieds construits en 1876), 130 pieds (en 1879), 200 pieds (en 1900), et 180 pieds (en 1899), avec largeurs respectives de 18, 16, 18 et 20 pieds au sommet, et hauteurs de 15, 14, 12 et 16 pieds.

Chaque section est bâtie en caissons de bois rond, remplis de lest, garnis de défenses posées à joints clos sur les côtés et les extrémités extérieures. Le dessus du plancher est de 4 pieds 4 pouces à 5 pieds au-dessus du niveau de la mer haute des grandes marées. La profondeur d'eau à marée basse, près du quai le long du chenal, varie de 7 à 2½ pieds.

Les améliorations commencées en 1900-01, mais non achevées, ont été : d'augmenter jusqu'à 8 pieds, sur une longueur de 200 pieds, la profondeur de l'eau près du prolongement sur le côté qui se trouve le long du chenal ; la construction d'un barrage de déviation de 180 pieds de long, comprenant 25 pieds de travaux en broussailles et pierres, de 11 pieds de large au sommet ; 100 pieds d'ouvrage en pilotis et broussailles de 10 pieds de large ; 55 pieds d'ouvrage en caissons de 22 pieds de large, posés sur une fondation en broussailles de 1 pied 3 pouces à 9 pieds 9 pouces, à marée très basse.

Durant l'année 1900-01, la somme de $3,695.30 fut dépensée de la manière suivante : $400 pour réparer les façades des ouvrages construits par le gouvernement provincial le long du chenal ; $1,796 pour l'achat des matériaux et la construction des ouvrages en fascines et en pierres, et en pilotis et fascines, ainsi que la substructure des caissons du barrage de déviation ; $1,499.30 pour le creusage dans le roc afin de donner une profondeur de 8 pieds à marée basse, près du prolongement, le long du chenal.

En 1901-02, la somme de $3,065 57 fut dépensée comme suit : $995.78 pour compléter le barrage de déviation et construire un chemin sur son extrémité intérieure $2,069.79 pour compléter l'excavation sous-marine et nettoyer l'extrémité intérieure de l'excavation ; quelques pointes de roc, sur lesquelles il n'y avait que 6 pieds et 9 pouces d'eau à l'eau la plus basse, furent aussi enlevées.

Durant l'exercice financier 1902-03, la somme de $482.32 fut dépensée de la manière suivante : $219.41 pour compléter le barrage de déviation ; $61.82 pour continuer l'excavation du roc dans le chenal, et $201.09 pour réparer et améliorer les ouvrages de protection sur le chenal.

En 1903-04, la somme de $799.94 fut dépensée pour continuer, dans le chenal, les travaux d'excavation commencés en 1900-01.

En 1904-05, la somme de $969.74 fut dépensée pour continuer, dans le chenal, les travaux d'excavation commencés les années précédentes ; la somme de $278.22 fut aussi dépensée pour réparer le tablier et poser du lest dans la jetée.

La dépense totale au 30 juin 1904, y compris $3,378 pour protection de la grève (côté est) et un remboursement de $274.87, payé au gouvernement provincial, est de $30,075.66.

MARGARETVILLE.

Margaretville, comté d'Annapolis, est le village le plus important sur le côté sud de la baie de Fundy, à partir du goulet de Digby jusqu'à la baie Scott. Il est à 42 milles au nord-est du premier, à 36 au sud-ouest de la dernière et à 8 milles au nord ed Middleton, qui est une station importante du chemin de fer Dominion Atlantic. Le village a une population d'environ 500 habitants s'occupant de pêche et de culture.

Une jetée fut commencée en 1837 par le gouvernement provincial et prolongée plus tard à une longueur de 471 pieds. Elle fut mise sous le contrôle du ministère des Travaux publics en 1871, et fut réparée depuis en différentes circonstances. En décembre 1885, la jetée fut sérieusement endommagée à la suite d'une tempête violente qui y fit une brèche d'environ 150 pieds de long sur toute l'épaisseur du quai. Outre qu'elle y causa plusieurs autres avaries. La compagnie connue sous le nom de Margaretville Pier Company, transporta ses droits sur la jetée, au gouvernement le 3 août 1886. En 1886-87 les dommages ci-dessus décrits furent réparés.

En octobre 1890, une tempête formidable emporta une partie de l'extrémité extérieure du quai sur une longueur de 117 pieds et causa divers autres dommages. En mars 1894, les 86 pieds qui restaient de l'extrémité du large, après la brèche de 117 pieds, furent entièrement détruits. En 1897-99, la pile extérieure fut reconstruite. Cette nouvelle pile, qui est solidement construite en caissons de bois rond, lambrissé sur la façade du large et à son extrémité extérieure,, a 185 pieds de long, 42 pieds de large et 22 à 23 pieds de haut.

En 1900 01, la somme de $500 fut dépensée pour renouveler le plancher sur l'extrémité de l'ouvrage près de la rive et pour faire d'autres travaux.

Durant la présente année fiscale, la somme de $1,560.50 a été dépensée pour lambrisser la face du brise-lames du côté de la mer sur une longueur de 155 pieds de l'extrémité près du rivage, et pour enlever du gravier du côté est ou côté de terre afin d'améliorer le lit des goélettes, et pour construire un nouveau brise-lames de 250 pieds vers l'est de l'ouvrage principal. Le nouveau brise-lames a 110 pieds de long, 16 pieds de large, 7 pieds de haut à l'extrémité riveraine, 25 pieds de large et 16½ pieds de haut à l'extrémité du large. L'ouvrage est solidement bâti en caissons de bois rond, bien garnis de défenses, boulonnés, et remplis de lest.

En 1903-04, la somme de $510.72 fut dépensée pour reconstruire un petit bout du brise-lames, dans la partie attenant au rivage, 14 pieds de long, 25 pieds de large et 8 pieds de haut. On construisit aussi une petite pile intérieure, sur le côté est de l'extrémité attenant au rivage, 22 pieds de long, 7 pieds de large et 8 de haut. Quelques petites réparations furent aussi faites au tablier du brise-lames.

Durant le dernier exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $1,986.06 fut dépensée pour construire un prolongement au brise-lames est, 90 pieds de long, de 27 à 30 pieds de large et de 17 à 26 pieds de haut; le 30 de juin, l'ouvrage était construit jusqu'à 7 pieds du sommet. La somme de $600 fut aussi dépensée pour lambrisser avec du bois traité à la créosote, l'extrémité du large du brise-lames.

Les grandes mers montent de 30 pieds.

POINTE MCKAY.

Pointe-McKay (McKay's Point), comté de Victoria, est située sur le côté ouest de l'entrée du chenal Saint-Patrice, un bras du lac Petit-Bras-d'Or, environ 2½ milles, par eau, de Baddeck, le chef-lieu du comté.

Le steamer *Blue-Hill* fait, tous les jours, durant la saison de navigation, deux voyages de Baddeck à Iona, un point d'arrêt du chemin de fer Intercolonial. La Pointe-McKay est située entre ces deux endroits, sur la route du steamer. Dans le but de donner un moyen de communication directe, le ministère donna à l'entreprise, le 30 avril 1904, la construction d'un quai à la Pointe-McKay, pour la somme de $5,442. Ce quai aura une profondeur d'eau de 12 pieds, à son extrémité du large. Le délai apporté dans la livraison du bois traité à la créosote, a été cause que l'ouvrage n'a pu être commencé avant la fin de l'exercice financier.

L'ouvrage sous contrat consiste en une construction en piles et travées, 206 pieds de long et 20 de large, avec un L, sur le côté ouest de l'extrémité du large, 20 pieds par 20 pieds; il se composera d'une culée de 28 pieds de long, de quatre piles en caissons de 17 pieds de long, et d'une pile extérieure de 20 pieds par 40; les ouvertures entre les piles auront 18 pieds. Les piles seront construites en bois rond à parements ouverts, chargées de lest et garnies de défenses; les fondations, jusqu'à la ligne de l'eau haute

seront en bois traité à la créosote. Les parements de la pile du large seront lambrissés à joints clos, avec du bois dur.

Le travail fut commencé le 15 de septembre 1904, et le 2 de décembre le quai était terminé. La dépense durant l'exercice financier de 1904.05, est de $5,637.30.

MCNAIR (ANSE).

L'Anse de McNair, dans le comté d'Antigonish, est située sur le côté ouest de la baie de Saint-Georges, 2 milles au sud du Cap-Georges.

Un brise-lames de 400 pieds de long et 20 pieds de large fut construit sur la rive nord de l'Anse durant les années 1872-73-74 ; et en 1878, une longueur additionnelle de 20 pieds fut ajoutée. En 1879, le brise-lames fut emporté par des glaces, sauf une centaine de pieds près du rivage jusqu'à une profondeur de 6 à 3 pieds au-dessous de l'eau basse. Dans le cours de l'été de 1883, 70 pieds de la partie brisée furent reconstruits et durant l'hiver de 1884 l'ouvrage fut prolongé de 94 pieds. En avril 1884, ce prolongement fut emporté par les glaces.

Pendant les années 1886-87-88 le fond du brise-lames endommagé fut creusé avec un dragueur et on reconstruisit une autre longueur de 160 pieds sur 34 pieds de large au sommet, avec des talus sur la façade du large, ce qui donna au brise-lames une longueur totale de 330 pieds.

Vu les dommages causés par les tarets, de 1890 à 1894, l'extrémité extérieure fut protégée par un ouvrage en pilotis à joints clos, en bois préparé à la créosote ; la façade du large fut garnie de défenses posées à joints clos, et de plus l'on y ajouta un revêtement en pierre de maçonnerie en forme de talus.

En 1897-98-99, une partie du mur en bois, en dessous de la façade en talus, qui avait été rongée par les tarets, fut coupée sur une distance de 80 pieds jusqu'au premier rang de longrines et fut renouvelée et lambrissée en pièces de bois dur de 10 pouces carrés. On plaça, longitudinalement, une nouvelle plate-forme à l'est qu'on remplit de pierre ; le plancher fut reconstruit en neuf et on ajouta de la maçonnerie en talus pour renforcer les extrémités inférieures du lambrissage.

En 1899-1900 une somme de $574.21 fut dépensée pour lambrisser une autre longueur de 53 pieds de la façade extérieure ; aussi pour placer environ 80 verges cubes de pierre de l'est et 300 verges cubes de pierre de maçonnerie dans le talus ; les pièces de couronnement furent renouvelées ainsi que trois rangs de pièces de parements sur une longueur de 40 pieds de l'extrémité du large.

Pendant l'année 1900-01, la somme de $1,198.17 fut dépensée pour exhausser le talus de pierre jusqu'au niveau de la mi-marée, tout le long de la facade de large. En même temps un barrage de déviation du courant fut construit en fascines et pierres à l'embouchure d'un petit ruisseau, qui, en se déchargeant dans l'anse, nuisait aux bateaux qui y entraient.

Sur le montant voté en 1901-02, la somme de $1,197.17 fut dépensée pour poser une quantité additionnelle de pierre sur le talus (environ 80 verges cubes) ; pour obtenir les matériaux nécessaires à l'élargissement de l'extrémité extérieure du brise-lames (qui fut bâtie en 1872, à 20 pieds de largeur seulement), sur une distance de 120 pieds, et à une largeur de 30 pieds, et pour la construction et la substruction du nouveau bloc.

Durant l'exercice de 1902-03, la somme de $1,094.58 fut dépensée pour reconstruire et élargir la partie intérieure du brise-lames, sur une distance de 120 pieds et une largeur de 30 pieds, avec les matériaux achetés l'année précédente, et pour placer 85 verges cubes de grandes pierres dans le talus le long de la façade de la mer. L'ouvrage, à son extrémité extérieure, a $20\frac{1}{2}$ pieds à l'eau la plus basse.

La somme de $6,000 fut octroyée pour construire, en 1903-04, une nouvelle pile du large et un L, en bois traité à la créosote, 32 pieds de large et 80 pieds de long ; mais vu le délai apporté dans la livraison du bois à la créosote, l'ouvrage ne put être commencé avant le 30 juin 1904.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, le prolongement fut construit ; les traversines du plancher et les pièces de couronnement furent renouvelées, sur l'extré-

mité extérieure du vieux brise-lames. La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $5,221.09.

Les grandes mers montent de 4 pieds. La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $78,316.13.

MELBOURNE.

Melbourne est un établissement de quelques vingt familles s'occupant de pêche et de culture, situé sur le côté est de l'embouchure de la rivière Chebogue, environ huit milles est-sud-est de la ville de Yarmouth.

En 1903-1904, la somme de $715.52 fut dépensée pour construire un quai en piles et travées, 100 pieds de long et 25 pieds de large, composé de trois piles solidement construites en caissons, chacune 25 pieds de large, 9 pieds de long et de 12 à 15 pieds de haut, deux travées de 12 pieds de long, et une approche en terre et gravois, 50 pieds de long, protégée sur les côtés par de grosses pierres.

Durant le dernier exercice financier, 1904-1905, la somme de 25.38, fut dépensée pour poser une chèvre, pour décharger les bateaux.

Les grandes mers montent de 12 pieds, les mortes mers de 10 pieds.

METEGHAN.

Meteghan, comté de Digby, est situé sur le côté sud de la baie Sainte-Marie, à 25 milles au nord de Yarmouth, $2\frac{1}{2}$ milles de la rivière Meteghan et 40 milles de Digby, le chef-lieu du comté. La station de chemin de fer la plus rapprochée, sur le Dominion-Atlantic, est distante d'environ 7 milles. Toute la côte de la baie Sainte Marie, de Digby à Yarmouth, est habitée par une population dense, et, de fait, forme presque un village continu, répandu sur toute la distance de 65 milles. Meteghan, après Digby et Weymouth, est l'établissement le plus grand et le plus important sur le rivage de la baie, ayant une population de 1,000 habitants s'occupant d'agriculture, de pêche, d'exploitation forestière et de commerce général.

Les ouvrages à cet endroit consistent en un brise-lames et un quai, tous deux en caissons, bâtis depuis 40 à 50 ans par le gouvernement provincial et les habitants. Le quai a environ 300 pieds de long par 20 pieds de large ; le brise-lames de 20 à 26 pieds de large, s'étend au large sur une distance de 925 pieds à partir du rivage, et a un retour en forme de L de 85 pieds à l'extrémité extérieure, qui a 24 pieds de large sur 30 pieds de haut, reposant à une profondeur de 25 à 27 pieds à l'eau haute des grandes marées ordinaires.

En 1875, date à laquelle l'ouvrage paraît avoir été pris en charge par le ministère, le brise-lames fut prolongé et réparé par le département au coût de $1,000. En 1878, une longueur additionnelle de 100 pieds fut construite ainsi qu'une partie du retour en forme de T à l'extrémité extérieure, au coût de $3,000 ; en 1881, la somme de $2,250 fut dépensée pour améliorer la structure, par la construction additionnelle d'une longueur de 50 pieds au retour en forme de L. En 1882-83, la somme de $500 fut dépensée pour relester et entourer de pilotis jointifs certaines portions de l'ouvrage, et pour faire diverses autres réparations nécessaires. En 1883-84, on dépensa $32 pour solider quelques défenses et une partie du plancher à l'extrémité extérieure. En 1884-85 des dommages, causés par la grosse tempête de novembre précédent, furent réparés au coût de $96.64 ; une brèche de 25 pieds de long et de 4 à 6 pieds de profondeur fut remplié avec une construction solide ; 40 pieds de garde-lames furent ajoutés, et du lest nouveau déposé pour remplacer celui qui avait été enlevé.

En 1887-88, la face du brise-lames regardant la mer fut revêtue d'un lambrissage à joints clos, sur une longueur de 700 pieds ; 575 pieds de la face intérieure furent réparés et lambrissés, le niveau de l'ouvrage entier fut exhaussé et de menues réparations exécutées. La dépense cette année-là, fut de $1,447.33, laquelle apparaît dans le rapport du ministère comme un remboursement payé au gouvernement provincial pour l'argent dépensé par lui entre 1967 et 1879.

En 1892-93, le ministére dépensa la somme de $299.72 pour faire quelques légères réparations au brise-lames et au quai. En 1893-94, la somme de $2,627.54 fut dépensée

pour faire des réparations générales à la jetée et au quai de débarquement ; l'ouvrage fait consistant dans la reconstruction du caisson extérieur, 50 pieds de long, le posage de nouvelles défenses, l'érection d'un nouveau sommet de 8 pieds d'épasseur, et le renouvellement des pièces de couronnement et des défenses sur une longueur de 260 pieds.

En 1897-98, la somme de $3,141.99 fut dépensée pour construire un caisson de renforcement, sur toute la longueur de la face extérieure du retour en forme de L du brise-lames principal. Cet ouvrage, qui était rendu nécessaire par la détérioration des pièces de fond par les tarets, et le tassement subséquent du brise-lames, est de 100 pieds de long, par 12 pieds de large et 22 pieds de haut.

La portion supérieure du retour en forme de L fut aussi rebâtie, 35 pieds de large sur 4 pieds de haut, au niveau du reste de l'ouvrage. Le nouvel ouvrage est solidement construit en caissons de bois rond, garnis de défenses, lestés et revêtus d'un lambrissage à joints clos sur toutes ses faces extérieures. En 1898-99, la somme de $1,093.20 fut dépensée pour renouveler une longueur de 120 pieds par 8 à 10 pieds de hauteur, sur 8 à 10 pieds de largeur, sur la portion inférieure de l'extrémité extérieure de la face regardant la mer, qui avait été rongée par les tarets ; l'ouvrage fut revêtu d'un lambrissage à joints clos sur la même distance, et sur 40 pieds du côté de l'intérieur, et environ 10 pieds en longueur du planchéiage furent aussi renouvelés. Une brèche de 30 pieds de long sur le côté regardant la mer, adjacent vers le rivage aux 120 pieds ci-haut mentionnés, fut aussi reconstruite. Durant l'exercice financier, 1899-1900, la somme de $2,000 fut dépensée pour des renouvellements et des réparations considérables au brise-lames : l'ouvrage fait consistant dans la reconstruction de 100 pieds de la face regardant la mer et 90 pieds de la face intérieure, environ 8 pieds de large, du sommet à la base de l'ouvrage ; dans la pose des traversines du plancher et d'un nouveau plancher sur les portions renouvelées.

En 1900-1901, la somme de $3,499.95 fut dépensée pour reconstruire une brèche sérieuse faite durant la tempête du 1er mars 1900. La nouvelle pile, que l'on fut obligé de refaire à partir du fond, a 180 pieds de long, a 22 pieds de large et de 18 à 22 pieds de haut. De plus, on posa un plancher neuf sur une longueur de 221 pieds du brise-lames, et on posa sur une partie de cette longueur un nouveau lambrissage à joints clos.

Durant 1901-02, la somme de $3,199.93 fut dépensée pour continuer les réparations qui se font depuis trois ou quatre ans. Une longueur de 138 pieds, vers le milieu du quai, fut défaite et reconstruite ; la façade nord sur les 200 pieds attenants, fut défaite et reconstruite sur une largeur de 10 pieds.

En 1902-03, la somme de $2,999 47 fut dépensée pour reconstruire une partie du brise-lames, 123 pieds de long, 20 pieds de large au sommet, et de 9 à 10 pieds de haut, qui avait été détruite par une tempête durant l'hiver de 1901-02.

En 1903-04, la somme de $2,342.31 fut dépensée pour continuer l'ouvrage de reconstruction commencé les années précédentes. Les travaux consistèrent à démolire et à réconstruire 80 pieds de l'extrémité attenante au rivage.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, une somme de $2,000 fut dépensée en réparations, etc. ; la pile de 80 pieds, près du rivage, fut complétée ; une longueur de 102 pieds de la façade sud, près du rivage, fut défaite et reconstruite ; une autre longueur de 100 pieds fut réparée, et un garde-lames fut construit pour empêcher le sable de se déposer le long du brise-lames, où les vaisseaux viennent s'amarrer.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $40,749.85, y compris un rembourse ment de $1,447.33, payé au gouvernement provincial en 1887-88.

METEGHAN (RIVIÈRE).

Rivière Meteghan, comté de Digby, se jette dans la baie de Fundy, à l'entrée de la baie Sainte-Marie, jusque vis-à-vis Grand-Passage entre Long-Island et Brier-Island. Elle est à 20 milles au sud de Weymouth, 28 milles au nord de Yarmouth et 2½ milles au nord de Meteghan ou anse Meteghan. La population du village est d'environ 400 habitants s'occupant d'agriculture, de pêche, d'exploitation forestière et de commerce général. La station de chemin de fer la plus rapprochée sur le Dominion-Atlantic, qui court parallèlement avec le rivage de la baie, est à environ 4 milles du village ; sur

la rivière, qui a à peu près 18 milles de long, se trouvent une vingtaine de scieries dont la plupart envoient du bois de sciage à l'embouchure de la rivière pour être exporté aux Antilles et aux Etats-Unis, la production totale annuelle se montant à au-delà d'un million de pieds.

Les ouvrages ici, qui furent bâtis quelques années avant la confédération, vraisemblablement aux frais communs du gouvernement provincial et des habitants, consistent en deux brise-lames, un de chaque côté de l'embouchure de la rivière, et enfermant une étendue d'environ 3 acres, sur laquelle à l'eau haute ordinaire des grandes marées se trouve une profondeur de 10 à 15 pieds, donnant ample commodité et abri complet à un grand nombre de vaisseaux côtiers et de pêche. Le brise-lames du nord a environ 400 pieds de long, 24 pieds de large et 13 pieds de haut à l'extrémité extérieure ; ils sont tous deux en caissons remplis de pierre du type ordinaire. Quand les ouvrages furent pris à sa charge par le ministère, les anciens étaient bien déterriorés et avaient besoin de grandes réparations, qui furent exécutées en 1873 au coût de –4,500. En 1881-82, la somme de $2,000 fut dépensée pour rebâtir et réparer des portions des deux brise-lames. En 1882-83, la somme de $3,000 fut dépensée pour garnir de pilotis jointifs, et prolonger sur une longueur de 85 pieds le brise-lames du sud, pour réparations générales au brise-lames du nord, et pour enlever du bassin une quantité de pierres et de cailloux qui furent utilisés comme lest dans l'ouvrage nouveau. En 1890-91, 265.19 furent dépensées pour enlever du chenal, près de l'extrémité du rivage du brise-lames du nord quelques pierres et cailloux qui faisaient obstacle aux quilles des vaisseaux reposant le long du quai ; de légères réparations furent aussi faites, à même l'appropriation, aux deux brise-lames. En 1798-99, la somme de $4,001.76 fut dépensée pour des renouvellements considérables à l'extrémité du rivage du brise-lames du nord. Le quai démoli et rebâti avait 400 pieds de long avec une largeur moyenne de 29 pieds et une hauteur moyenne de 13 pieds. Cette longueur fut aussi lambrisée à joints clos, et sur le côté regardant le rivage, un garde-lames neuf fut construit, sur une longueur de 276 pieds et une hauteur de 6 pieds. Dans l'exercice 1899-1900, la somme de $4,199.98 fut dépensée pour continuer les travaux de restauration du brise-lames principal. Une longueur de 216 pieds de l'extrémité du rivage, de l'ouverture attenant de l'extérieur à une portion de l'ouvrage renouvelé l'année précédente, fut démolie et complètement reconstruite.

En 1900-01, la somme de $8,848.55 fut dépensée pour continuer les travaux commencés en 1898-99, et enlever le gravier du chenal entre les deux brise-lames. Une longueur de 184 pieds du brise-lames fut démolie et reconstruite à partir du fond, sur une largeur moyenne de 27 pieds et une hauteur de 18 à 19 pieds. Les 213 pieds suivants, en gagnant vers le rivage, qui avaient été reconstruits l'année précédente, furent couverts d'un plancher, et on renouvela en même temps les solives, les pièces de couronnement.

En 1901-02, la somme $3,999.99 fut dépensée pour continuer les réparations. Les 113 pieds extérieurs de l'ouvrage furent pratiquement reconstruits. Afin de redresser l'ouvrage, il fut élargi de 24 pieds à l'extrémité extérieure ; le nouveau travail, long de 83 pieds, va en diminuant pour finir à rien à son extrémité vers le rivage. Une longueur de 83 pieds à l'extrémité extérieure fut aussi lambrisée, sur le côté nord, avec du pilotif jointif, afin de prévenir l'affouillement par la rivière qui se décharge de ce côté. Une quantité considérable de gravier fut aussi enlevée du chenal de la rivière et des abords des quais.

Durant l'exercice de 1902-03, la somme de $942.41 fut dépensée pour compléter les réparations au brise-lames. L'ouvrage consiste dans le renouvellement de la partie supérieure du bout du large du brise-lames, ainsi que dans le creusage du chenal le long de l'extrémité extérieure.

En 1803-04, la somme de $300.99 fut dépensée pour protéger, avec du piloti jointif une longueur de 73 pieds du parement est du brise-lames, oû un affouillement s'était produit sous l'action de la mer et des glaces.

En 1904-05, la somme de $333.16 fut dépensée pour poser du pilotis jointif sur une partie de la façade intérieure du brise-lames, pour le protéger contre l'affouillement.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $37,730.73.

Les grandes mers montent de 21 pieds, les mortes-mers de 17 pieds.

Ce travail a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries le 12 juin 1888.

MIDDLE EAST PUBNICO.

Middle East Pubnico, comté de Yarmouth, est un établissement prospère de quelques 400 ou 500 habitants s'occupant de pêche et d'agriculture; il est situé sur le côté est du havre de Pubnico, à 32 milles au sud de la ville de Yarmouth.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, une somme de $8,531.67 fut dépensée pour construire un quai en pilotis, 250 pieds de long, 25 pieds de large avec une L à l'extrémité du large, 50 pieds de long et 16 pieds de haut, où il y a 13 pieds d'eau, à l'eau haute des marées ordinaires du printemps.

Les grandes mers montent de 14 pieds.

MIDDLE-RIVER.

Middle-River, comté de Victoria, est un cours d'eau considérable qui se jette dans la baie Indian, sur le côté nord du chenal Saint-Patrice, un bras du lac Petit-Bras-d'Or.

A environ 5 milles de son embouchure, la rivière coule à travers un terrain d'alluvion qui est facilement déplacé par les hautes eaux, et en conséquence, une grande quantité de terrains de valeur ont été détruits.

En 1903-04, la somme de $2,400 fut octroyée pour la construction d'un barrage de déviation, 600 pieds de long, en pilotis, pierre et fascines. Le but de ce travail est de détourner le cours de l'eau dans le lit d'une vieille rivière, loin des terrains de valeur.

Des plans et devis furent préparés et l'on se procura les matériaux nécessaires durant l'hiver; mais, à cause de la force de la crue des eaux du printemps, l'ouvragene commença que vers la mi-juin. Au 30 de juin 1904, 200 pieds de l'ouvrage en pilotis étaient complétés et lambrissés sur le côté d'en haut; mais l'intérieur n'était qu'en partie rempli de pierre et fascines. Dépense au 30 juin 1904, $1,405.35.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $999.87 fut dépensée pour finir le barrage suivant les plans et devis.

Le barrage lambrissé a démontré son efficacité; la rivière, maintenant, coule sur son ancien lit, ce qui diminue censidérablement les dangers d'une forte crue d'eau.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $2,405.22.

MONK'S HEAD.

Monk's Head, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud de la baie Saint-Georges, entre les ports d'Antigonish et de Pomquet. Une nappe d'eau considérable connue sous le nom du lac de Dunn, à l'ouest de Monk's Head, est séparée de la baie par une batture de sable et du port d'Antigonish par une bande de terre marécageuse.

Pendant les années 1894-95-96, un chenal pour les bateaux fut ouvert entre le lac de Dunn et le port d'Antigonish, et un pont public fut construit au-dessus de ce chenal à son extrémité ouest. Le pont et les culées furent subséquemment reconstruits, et des ouvrages de protection en fascines, pierre et pieux, furent posés de chaque côté du pont. Le chenal a 700 pieds de long et une profondeur minimum de 1 pied à l'eau basse; les grandes mers montent de 4 pieds.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, la somme de $179.78 a été dépensée en réparations; la surperstructure des culées fut renouvelée et l'ouvrage en pierre et fascines reconstruit.

MORDEN.

Morden, comté de Kings, appelé auparavant French Cross, est un petit village de fermiers et de pêcheurs, d'une population de 150 habitants environ, situé sur le côté sud de la baie de Fundy, à 50 milles à l'est du goulet de Digby, et 9 milles au nord

d'Aylesford, station du chemin de fer " Dominion Atlantic." Le quai ou brise-lames de cette place, qui est à l'extrémité ouest du comté de Kings, fut commencé en 1846, aux frais communs des habitants et du gouvernement provincial. Il fut bâti en caissons de bois rond, remplis de lest, et lambrissés à joints clos sur le côté regardant la mer et sur l'extrémité extérieure. Il a 26 pieds de haut à l'extrémité extérieure, 365 pieds de long et de 28 à 45 pieds de large. Ce quai a été prolongé et réparé en différents temps, et parmi ces travaux, les plus importants sont les suivants :

En 1896-97-98, on reconstruisit entièrement la partie centrale du quai, sur une longueur de 120 pieds, qui avait été complètement démolie par les violentes tempêtes de février et octobre 1895. En 1898-99, cette reconstruction fut achevée et d'autres travaux importants de réparations furent exécutés, entre autres l'enlèvement d'un banc de gravier qui s'était accumulé du côté intérieur du brise-lames. En 1899-1900, le contre-fort du côté du large fut reconstruit sur une longueur de 68 pieds et sur toute la hauteur du quai. En novembre 1899, une tempête accompagnée de marées exceptionnellement hautes détruisit une longueur de 75 pieds du brise-lames en gagnant vers le rivage, immédiatement à côté de la façade regardant la mer. En novembre 1900, une autre tempête violente emporta, sur une longueur de 22 pieds, l'extrémité extérieure du quai, qui était ancienne et en partie démolie.

En 1900-01, une somme de $3,829.89 fut dépensée à reconstruire la façade est du brise-lames sur une longueur de 75 pieds, qui avait été détruite en novembre 1899 ; et avec ce montant on commença un prolongement de 50 pieds pour remplacer les 22 pieds de l'extrémité extérieure emportée en novembre 1900.

En 1901-2 la somme de $1,495.08 fut dépensée pour compléter le prolongement du brise-lames commencé l'année précédente. Le nouveau caisson a 50 pieds de long, 44 pieds de large ; la profondeur de l'eau, à son extrémité extérieure, est de 30 pieds. Il est d'une hauteur égale de 26 pieds bien construits en bois rond, lambrissé du côté de la mer, où un garde-lames de 6 pieds de haut a été construit.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, une somme de $49.99 fut dépensée pour enlever le gravier qui était venu se déposer à l'extrémité du large du brise-lames, et empêchait les goélettes d'entrer.

NEIL'S HARBOUR.

Neil's Harbour, dans le comté de Victoria, est situé sur la côte orientale de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin environ entre Ingonish et la baie d'Aspy.

Le port est à l'entrée est d'une petite baie qui s'enfonce un demi-mille à l'intérieur des terres et regarde le sud est. Il est à l'abri des vents du nord et de l'est par Neil's Head, qui est un promontoire rocailleux s'élevant de 10 à 29 pieds au-dessus du niveau de la mer haute des grandes marées. Mais il n'est pas protégé contre les tempêtes du sud ou du sud-est.

C'est une station de pêche importante et considérable ; et dans le but de protéger le mouillage des bateaux durant les tempêtes du sud-est, le 29 mai 1901, un contrat fut passé pour la construction d'un brise-lames se rendant jusqu'à une profondeur d'eau de 17 pieds à marée basse. L'ouvrage fut complété d'une manière satisfaisante le 29 mai 1903. La dépense durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1903, est de $13,892.50.

Le travail, tel que complété, comprend un brise lames de 226 pieds de long et une tranchée de 79 pieds de long sur 20 pieds de large au fond pour servir de chemin.

Sauf une longueur de 44 pieds, près du rivage, qui est en bois rond à parements ouverts, le brise-lames est construit en caissons de bois carré avec parement à joints clos. Il a une largeur de 20 pieds sur une distance de 114 pieds, 24 pieds sur une distance de 80 pieds et 56 pieds pour les 32 derniers pieds. L'ouvrage est solidement construit, rempli de lest et lambrissé à joints clos sur les façades du large, à son extrémité extérieure et sur la façade intérieure sur une distance de 112 pieds à partir du bout du large. La partie immergée est construite en bois préparé à la créosote ; la façade du large est protégée par un talus en pierre, bâti à déclin de 2½ à 1.

Durant le dernier exercice financier. 1904-05, une somme de $952.79, a été dépensée pour enlever des cailloux sur la grève, à l'intérieur du brise-lames. La pierre ainsi extraite a été déposée le long de la façade du large du brise-lames.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $18,302.73.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

NEW CAMPBELLTON.

New Campbellton, comté de Victoria, est situé à l'entrée de l'anse Kelly, sur le côté nord du chenal du Grand Bras d'Or, à environ un mille de son entrée dans l'océan Atlantique. L'anse mesure environ un demi-mille de large à son entrée sur un quart de mille de profondeur ; la profondeur de l'eau est d'environ 20 pieds à l'eau basse. Il est à l'abri de tous les vents, excepté ceux du sud-ouest, mais comme ces vents descendent le chenal, ils ne causent guère d'inconvénient.

C'est l'endroit d'où la compagnie houillère la "Cape Breton Coal Mining Company" exporte sa houille. Vu le manque d'endroit propice pour déposer le lest, les vaisseaux le déposent où ils veulent, sans aucune considération pour les dommages que cela peut causer ; en conséquence, la profondeur de l'eau dans l'anse a, dit-on, beaucoup diminué.

En 1902-03, la somme de $5,000 fut votée pour la construction d'un caisson pour recevoir le lest des navires. Des plans et devis, pour un ouvrage évalué à $11,500, furent soumis au ministère le 17 de décembre 1902 ; mais à la fin de l'exercice financier, des soumissions pour la construction de l'ouvrage n'avaient pas été demandées.

Le 26 avril 1904, ordre fut donné de préparer de nouveaux plans et devis, et d'y inclure les réparations à la jetée ; ces plans furent soumis le 3 de mars 1905 ; mais à la fin de l'exercice financier, 1904–05, le contrat pour l'exécution des travaux n'avait pas encore été donné.

La dépense durant l'exercice, 1904–05, est de $182.46.

NEWELTON.

Newelton est situé à environ 2 milles au nord-ouest de Clark's-Harbour, sa population est d'environ 350 habitants qui s'occupent principalement de pêche et un peu d'agriculture. Un quai fut construit en vue de donner des facilités de débarquement convenables pour les marchandises requises par les habitants, et pareillement, pour la commodité de plusieurs petits steamers, qui voyagent le long de cette côte, et qui, dans le passé, ne pouvaient pas convenablement débarquer le fret ni les passagers. Il consiste en une levée de roc solide ou approche de 108 pieds de long, 30 pieds de large au sommet sur une hauteur de 8 pieds à l'extrémité extérieure. Cet ouvrage fut complété par 2 blocs de caissons remplis de pierre d'une longueur de 19 pieds chacun, séparés par une travée de 11 pieds, et par 7 chevalets en pilotis espacés de 10 pieds chacun de centre à centre des pièces. La largeur du caisson et de l'ouvrage en pilotis est de 20 pieds au sommet et la hauteur à l'extrémité extérieure est de 23 pieds. Les grandes marées montent de 9 pieds, les mortes-mers de 6½ pieds. Le coût de l'ouvrage est de $1,999.99. Durant l'exercice de 1901-2, la somme de $399.59 fut dépensée pour réparer le quai et l'approche, et pour lambrisser l'extrémité extérieure.

Ce lambrissage ne put résister à l'action de la mer et des glaces ; des brèches y furent faites qui menacèrent le quai de destruction complète.

Durant l'exercice de 1903, la somme de $235.21 fut dépensée en réparations. On enleva le vieux lambrissage que l'on remplaça par 6 pilotis de support ; on renouvela deux pièces de couronnement et les traversines extérieures ; on lambrissa, en pilotis jointifs, 70 pieds de l'extrémité extérieure, avec de l'épinette de 9 pouces au petit bout et de 23 à 30 pieds de long.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, la somme de $836.56 a été dépensée pour construire un prolongement de 30 pieds de long, 40 pieds de large et 25 pieds de

haut à l'extrémité du large. Ce prolongement est en chevalets de pilotis, placés à dix pieds de centre à centre, lambrissés et renforcés avec des moises et contre moises.

Les grandes mers montent de 9 pieds, les mortes mers de $6\frac{1}{2}$ pieds.

NEWPORT LANDING.

Newport Landing, comté de Hants, est situé sur la rive est de la rivière Avon, deux milles en aval de la ville de Windsor, sur une langue de terre isolée entre la rivière Sainte-Croix, au sud, et la rivière Kennetcook au nord. La station de chemin de fer la plus rapprochée est Brooklyn, sur le chemin de fer Midland, environ six milles. C'est un riche district agricole d'une population d'environ 500 habitants. La majeure partie du commerce se fait avec Windsor, par eau.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905. la somme de $1,685.74 a été dépensée pour acheter des matériaux et commencer la construction d'une jetée. L'ouvrage, lorsque achevé, aura 240 pieds de long, 35 de large et 20 de haut, à son extrémité extérieure.

NOEL.

Noël, comté de Hants, est un village d'environ 500 habitants situé sur le côté sud de la baie de Cobequid, le bras extrême est de la baie de Fundy. Il est à 13 milles a l'ouest de Maitland et à 32 milles au nord-ouest de Shubenacadie, la station la plus rapprochée sur le chemin de fer Intercolonial. Aujourd'hui c'est un endroit ou l'agriculture est l'occupation exclusive des habitants ; tandis qu'il y a quelques années l'exportation du bois et la construction des navires en bois étaient une industrie importante.

En 1889, un quai fut construit par le ministère ; l'ouvrage se fit à la journée. Ce quai consiste en une approche de fascines et de pierre de 35 pieds de long, et une pile en caisson de 30 pieds à parements jointifs et remplie de pierre et de gravier jusqu'au sommet. Le quai se continue ensuite en pilotis, sur une longueur de 203 pieds, et une largeur de 25 pieds au sommet. Sur le côté nord il y a une rangée double de pilotis jointifs, et à l'extrémité extérieure un retour en forme de L, avec une façade de 62 pieds. Le long de la façade extérieure le quai a 24 pieds de hauteur. Il y a 21 pieds d'eau aux grandes marées.

Les grandes marées montent à $50\frac{1}{2}$ pieds et les mortes-mers à $43\frac{1}{2}$ pieds.

En 1901, une somme de $60.15 fut dépensée pour renouveler le plancher de l'extrémité extérieure du quai.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $1,006.50 a été dépensee pour réparer le sommet du quai ; le tablier, les traversines, les pièces de couronnement et le pilotis jointif furent renouvelés ou réparés.

Au 30 juin 1905, le travail était achevé.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $4,351,92.

Ce quai a été transféré au ministére de la Marine et des Pêcheries le 5 octobre 1898.

Les grandes mers montent de $50\frac{1}{2}$ pieds, les mortes mers de $43\frac{1}{2}$ pieds.

NORTH GUT ST. ANN'S.

North Gut (Goulet Nord) St. Ann's, comté de Victoria, est le nom local donné au bras nord-ouest de la tête du hâvre de Ste-Anne, un beau bassin d'environ 7 milles de long et deux milles de large, situé à la tête de la baie Ste-Anne.

Le 29 septembre 1904, la construction d'une jetée à la Pointe Morrison, fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $1,850 ; l'ouvrage fut achevé le 31 mai 1905. C'est une construction en piles et travées, $122\frac{1}{2}$ pieds de long et 20 pieds de large, avec un L à l'extrémité du large, 20 pieds par 20 pieds, et où il y a une profondeur d'eau de $7\frac{1}{2}$ pieds à l'eau basse ; elle est bâtie en caissons de bois rond, à parements ouverts, chargés de lest et garnis de défenses.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $1,991.38.

NORTH-RIVER.

North-River (rivière Nord), comté de Victoria, se jette dans le bras nord du havre de Sainte-Anne, un beau bassin de 7 milles de long et d'environ 2 milles de large et ayant une grande profondeur d'eau, situé à la tête de la baie Sainte-Anne, sur le côté est de l'île du Cap-Breton.

Le quai construit par ce ministère à la Pointe-Seymour, en 1898-99 et 1900, consiste en un chemin d'approche de 64 pieds de long et 16 pieds de large ; un ouvrage en piles et travées de 63 pieds de long et 20 pieds de large, et en un prolongement en caissons de 175 pieds de long et 20 pieds de large, avec un retour de 20 pieds à son extrémité extérieure. La profondeur de l'eau, au bout du large, est de 9 pieds à l'eau basse.

Tous les pilotis de support et les poteaux d'amarrage devaient être en bois préparé à la créosote, excepté les pilotis dans les trois chevalets près du rivage, lesquels étant construits au-dessus de l'eau basse, étaient considérés à l'abri des attaques du taret, et devaient être en épinette ; mais comme il manquait du pilotis créosoté dans le chargement reçu, on permit à l'entrepreneur de substituer des pilotis de bois ordinaire dans les trois autres chevalets de l'extrémité intérieure.

Le 27 janvier 1903, on fit un examen du quai et l'on trouva que les pilotis de bois ordinaire avaient été coupés par les tarets et que les autres étaient aussi endommagés. Afin de pouvoir se servir du quai jusqu'à ce que des réparations plus considérables soient faites, on dépensa la somme de $45.88 pour placer des poteaux sous les pièces de couronnement dans les six chevalets intérieurs, pour enlever la force de la pesanteur sur les pilotis endommagés.

En 1903-4, la somme de $900 fut octroyée pour remplacer les pilotis de support en bois naturel par des pilotis en bois traité à la créosote, et pour renouveler les pilotis de défense en bois dur.

On se procura les matériaux nécessaires, mais on eut beaucoup de difficulté à se procurer une sonnette convenable pour enfoncer les pilotis ; l'ouvrage n'était pas achevé le 30 juin 1904. Dépensé en 1903-04, $689.68.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $313.40 fut dépensée pour la balance des pilotis de support et des défenses achetés l'année précédente.

Les grandes mers montent de 6 pieds.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $3,412.15.

OGDEN'S-POND.

Ogden's-Pond, dans le comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud-ouest de la baie Saint-Georges, à 13 milles environ au sud du cap Georges, et 9 milles de la ville d'Antigonish. C'est une petite nappe d'eau d'environ 100 acres d'étendue, qui est séparée de la baie par un banc de sable de 130 pieds de large.

Dans le but de rendre l'étang, qui a une profondeur de plus de 10 pieds à l'eau basse, accessible aux bateaux et autres petites embarcations, un chenal fut creusé à travers la batture en 1901-02, 30 pieds de large, 325 de long et à une profondeur de 1½ pied au-dessous de l'eau basse ; un ouvrage de protection, 350 pieds de long, fut aussi construit sur le côté nord, à l'entrée du chenal.

Les travaux consistent : 1° en une levée en fascines et pierre, 70 pieds de long et 8 pieds de large au sommet, les cotés ayant une déclivité de ½ à 1 ; 2° un ouvrage en pilotis, fascines et pierre, 260 pieds de long et 10 pieds de large. lambrissé à joints clos sur les façades du large ; 3° un caisson de bois rond, 20 pieds par 20 pieds au sommet, construit à l'extrémité du chenal, et dont les façades ont une déclivité de 1 dans 8 ; les fondations de ce caisson sont en bois préparé à la créosote, et les façades extérieures sont lambrissées à joints clos.

Le 11 de novembre 1802, les fascines et la pierre furent emportées par une violente tempête du nord-est, et plus tard, 130 pieds de l'ouvrage en pilotis furent détruits ; la pile extérieure ne fut pas endommagée.

En 1903-04, une somme de $1,449.87 fut dépensée pour remplacer par du caissonnage l'ouvrage en pilotis détruit l'année précédente ; pour remplir de fascines et pierre le reste de l'ouvrage en pilotis, et pour recouvrir ces travaux d'un tablier. On se procura environ 160 verges cubes de pierre pour travaux de protection du chenal, à travers les hauts fonds, en dedans de la grève.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, la somme de $499.86 a été dépensée pour construire sur le côté sud du chenal, un ouvrage, 100 pieds de long, en pieux, fascines et pierre, et sur le côté sud, un barrage de 80 pieds de long, en fascines et pierre. L'ouvrage a donné des résultats très satisfaisants, mais il sera nécessaire de le prolonger pour en assurer le succès définitif.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $6,283.62.

OGILVIE.

La jetée d'Ogilvie, comté de King, est située sur le rivage sud de la baie de Fundy, à 55 milles à l'est du goulet de Digby et 11 milles au nord de Aylesford, sur le Dominion Atlantic Railway. Comme d'autres ports sur le rivage de la baie de Fundy, dans le comté de King, son commerce a considérablement diminué depuis la construction du Dominion Atlantic Railway, étant maintenant réduit à quelques petites expéditions accidentelles de bois de corde, de poisson et de pommes de terre.

L'ouvrage ici qui sert en même temps de quai et de brise-lames, fut construit vers l'année 1854, aux frais communs des habitants et du gouvernement provincial. Il a 270 pieds de long par 38 pieds de large sur le dessus, et environ 27 pieds de haut à l'extrémité extérieure, et est bâti en entier en caissons de bois rond lambrissés à joints clos. En 1884-85-86, le département dépensa la somme de $3,156.63 pour renforcer l'extrémité extérieure en construisant un caisson entièrement neuf de 20 pieds de long, et en enlevant l'ancien garde-lames et le reconstruisant sur une longueur de 100 pieds.

En 1891-92, la somme de $500 fut dépensée pour réparer et renforcer l'extrémité du rivage sur une longueur de 90 pieds. La façade fut démolie et rebâtie, étant assujettie à l'ancien ouvrage avec de nouvelles traversines, et le nouvel ouvrage fut rempli de lest.

En 1897-98, la somme de $1,537.39 fut dépensée pour bâtir un caisson de renforcement sur l'extrémité riveraine du côté est sur 153 pieds de long et par 10 pieds de large à la pleine hauteur de l'ouvrage pour supporter le brise-lames qui penchait et menaçait de tomber.

En 1898-98, la somme de $50 fut dépensée pour mettre en place environ une douzaine de nouvelles défenses en renouvellement de celles brisées et détériorées et pour quelques autres menues réparations.

En 1900-1901, la somme de $500 fut dépensée pour réparer l'extrémité du brise-lames près du rivage. Les travaux comprirent la reconstruction du contre-fort en caissons, supportant le chemiu d'approche sur le côté du rivage et au bout du quai près de la rive ; aussi le renouvellemant d'environ 40 pieds du plancher et le posage de 40 nouvelles défenses de bois dur, sur la façade du large.

Durant l'exercice financier de 1904-05, la somme de $1,870.30 a été dépensée pour élargir la partie près du rivage de la section extérieure du brise-lames. L'ouvrage a 114 pieds de long, 10 pieds de large et de 22 à 24 pieds de haut.

Au 30 juin 1905, les travaux n'étaient pas encore entièrement terminés.

Ce quai a été transporté au ministère de la Marine et des Pêcheries le 12 juin 1888.

OYSTER POND.

Oyster Pond, comté de Guysboro, est un de ces nombreux étangs sur le côté nord de la baie de Chedabucto ; c'est le seul havre pour les bateaux de pêche entre le Cap Argos, sur le côté ouest de l'entrée sud du détroit de Canso, et le havre de Guysboro, une distance de 15 milles.

En 1876, l'entrée de l'étang fut creusée à la main et protégée, sur le côté est, par un brise-lames de 180 pieds de long.

En 1884-85, le brise-lames fut prolongé de 105 pieds à travers un fond plat, à sec à l'eau extrême basse. La largeur du brise-lames intérieur est de 14 pieds, celle du prolongement, 16 pieds.

En 1896-97, le brise-lames fut réparé et renforcé.

En 1885, date à laquelle fut construit le prolongement extérieur du brise-lames, la grève, sur le côté est, avait une hauteur de 4 pieds au-dessus des hautes eaux ; mais, depuis a été minée, par les vents et les marées, jusqu'au niveau de la mi-marée, et le sable et gravier ainsi emporté est venu se déposer dans l'étang, sur le mouillage, dont la profondeur a été réduite de 18 pieds à six pieds, à l'eau basse.

En 1897-98, la construction de travaux de protection, sur la grève, fut donnée à l'entreprise ; ces travaux ont 400 pieds de long, 12 pieds de large sur les premiers 360 pieds, et 16 pieds sur les 40 pieds de l'extrémité ; la hauteur moyenne est de 8 pieds, le sommet étant de 4 pieds au-dessus des eaux les plus hautes. Les travaux furent complétés en 1898-99.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $449.69 a été dépensée pour construire un éperon, 40 pieds de long, 16 pieds de large et 8 pieds de haut, situé à l'extrémité extérieure des travaux de protection, sur le côté ouest de l'entrée.

La profondeur de l'eau, au niveau le plus bas, sur la barre à l'entrée de l'étang, est environ de 1 pied et 6 pouces

Les grandes mers montent de 6 pieds. La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $7,559.16.

PARSBORO.

Parsboro est une petite ville importante d'environ 2,800 habitants, située sur la rive droite de la rivière " Partridge-Island ", laquelle se jette dans le côté nord du Bassin Minas.

En 1901, un quai fut construit sur la rive nord de l'embouchure de la rivière. Ce quai est composé d'une approche en glaise et gravier de 25 pieds de long ; une construction en pilotis, 170 pieds de long, et une " tête " de quai en caissons, 40 pieds de long.

Le courant à travers l'ouvrage en pilotis était si fort que les vaisseaux ne pouvaient s'amarrer au côté intérieur du quai.

Durant l'exercice de 1903-04, la somme de $922.10 fut dépensée pour fermer les ouvertures dans l'ouvrage en pilotis en y posant un lambrissage ; 34 défenses en pilotis furent enfoncées à l'extérieur du lambrissage.

Durant l'exercice terminé le 30 de juin 1905, la somme de $3,180.15 fut dépensée pour construire une seconde pile, à la tête du quai, exactement semblable à la première, ce qui permet aux vaisseaux de toutes dimensions de pouvoir s'amarrer au quai. La pile neuve à 37 x 37 pieds et 32 pieds de haut.

Les grandes mers montent de 40 pieds, les mortes mers de 33 pieds.

PEMBROKE.

Pembroke, comté de Hants, est un petit établissement dont la population, environ 175, s'occupe de culture et de commerce de bois ; il est situé sur la rive sud du Bassin Minas, 9 milles à l'est de Cheverie et 3 milles à l'ouest de Walton.

Il s'exporte de cet endroit, annuellement, environ 3 millions de pieds de bois de commerce et de 5,000 à 10,000 pièces de bois en grume.

Le 28 mars 1904, le ministère donna à l'entreprise la construction d'un brise-lames pour la somme de $7,970.

A la fin de l'exercice 1903-04, l'ouvrage n'était qu'à moitié terminé ; la somme d'ouvrage fait par les entrepreneurs se montait à $4,096.81.

Durant le dernier exercice financier 1904-05, l'ouvrage fut complété d'une manière satisfaisante. Le brise-lames, lequel n'est pas réuni au rivage, a 200 pieds de long, 20

pieds de large au sommet et 22 pieds de haut ; la façade du large est perpendiculaire, lambrissée avec du bois de 6 pouces, et avec un garde-lames, sur sommet de 5 pieds de haut ; la façade du rivage est construite à déclin de 3 pouces au pied. Le tout est solidement construit en caissons de bois rond, remplis de lest de pierre.

Les grandes mers montent d'environ 48 pieds, les mortes mers de 40 pieds.

La dépense durant 1904-05, a été de $4,193.55.

PETIT-DE-GRAT.

Le goulet de Petit-De-Grat, dans le comté de Richmond, est situé entre l'île de Petit-De-Grat et l'extrémité est de l'île Madame. L'entrée principale est à l'extrémité sud et communique avec l'Atlantique. L'entrée nord du côté de la baie Rocky est obstruée par des battures à l'extérieur et à l'intérieur, à travers lesquelles le ministère en 1879-82, a fait creuser des passages pour permettre aux vaisseaux d'y passer à marée basse.

Durant les années 1898-99 et 1901, les deux chenaux furent élargis et creusés, et on conduisit un ouvrage de protection, en caissons, sur le côté ouest du chenal extérieur.

A la fin de juin 1901, le chenal extérieur avait une longueur d'environ 350 pieds, une largeur de 25 pieds et une profondeur de 2 pieds à l'eau basse. Le chenal intérieur avait 285 pieds de long, 20 pieds de large et à peu près la même profondeur que le chenal extérieur. Les ouvrages de protection, 208 pieds de long, construits de bois rond, étaient entièrement lestés mais pas recouverts.

Une somme de $1,000 fut votée pour reconstruire, en 1901-02, une partie des ouvrages de protection et pour creuser le chenal ; mais, comme on trouva que la batture sur le côté est du chenal extérieur s'avançait rapidement vers l'ouest, et envahissait déjà le chenal, et que la somme votée n'était pas suffisante pour arrêter ce mouvement, on abandonna le vieil ouvrage et on décida d'en creuser un nouveau à l'est du vieux.

Fn 1902-03, la somme de $916.36 fut dépensée pour se procurer une partie du bois requis pour la construction de l'ouvrage de protection.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $3,022.81 fut dépensée pour creuser le chenal, 285 pieds de long, 20 pieds de large au fond et 2 pieds de profond à l'eau basse du printemps ; pour construire un ouvrage de protection sur le côté est du chenal, 200 pieds de long, 12 pieds de large, sur une distance de 160 pieds, et 20 pieds de large pour les autres 40 pieds. Cet ouvrage est construit en bois rond, bien lesté et pourvu de défenses ; le bout du large, ainsi que ses parements de côté, sur une longueur de 40 pieds, sont lambrissés à joints clos avec du madrier de bois dur.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $928.64 fut dépensée pour construire un prolongement au brise-lames, 40 pieds de long et 20 pieds de large ; pour creuser le chenal d'environ 6 pouces et enlever des cailloux à son entrée.

Les grandes mers montent de 6 pieds.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $9,292.36.

PICKETTS-PIER (CANNING).

Pickett-Wharf, comté de King, est situé sur le côté sud de l'embouchure de la rivière Habitant, à deux milles au-dessous du village de Canning, et à peu près à même distance du village de Lower-Canard. Il est convenablement placé pour accommoder un district considérable et densement peuplé ; c'est un des districts les plus riches en fruits et autres produits agricoles de la Nouvelle-Ecosse.

Le quai fut commencé en 1845, et prolongé par les habitants, aidés du gouvernement provincial en 1859-60 ; depuis ces dates, le département y a dépensé en renouvellements et en réparations générales, en 1878, $500 ; en 1885, $100 ; et en 1886, $500.

Il a 190 pieds de long, 60 pieds de large, et à l'extrémité extérieure, qui est maintenant de deux pieds au-dessous des hautes eaux des marées ordinaires de printemps, il a une hauteur de 23 pieds.

Durant l'année 1896-97, la somme de $498.88 fut dépensée pour certaines réparations très nécessaires. L'ouvrage fait consistait dans la reconstruction du caisson de soutènement, le long de la face extérieure de l'extrémité riveraine, sur une longueur de 170 pieds qui était toute délabrée, et menaçait de faire une île de la partie principale du quai. Des parties du sommet du quai furent aussi remplies avec de la pierre et du gravier, de façon à ce que les attelages puissent venir le long des navires pour charger les pommes de terre et autres produits. Ce quai est à présent en meilleur état qu'il n'a été depuis quelques années, bien qu'il soit à tout prendre dans un état avancé de détérioration.

Depuis 1897, le quai est tombé dans un état de détérioration tel qu'il était devenu pratiquement inutile.

En 1903-04, la somme de $2,309.65 fut dépensée pour commencer la construction d'une jetée en pilotis, par-dessus les ruines du vieux quai.

Durant le dernier exercice financier, les travaux de construction furent continués.

Le quai neuf a une longueur de 265 pieds, les 105 pieds du bout du large ont une largeur de 67 pieds; les 85 pieds près du rivage, 25 pieds, et la section intermédiaire de 25 à 67 pieds de large. Le bout du large a 26 pieds de haut et repose dans 23 pieds d'eau, à l'eau haute ordinaire du printemps; il est à sec à l'eau basse. Une approche en terre et gravier a été construite pour relier le quai au rivage, 150 pieds de long, protégée, sur le côté nord, par un ouvrage en caissons, 10 pieds de large et de 6 à 10 pieds de haut.

Au 30 de juin 1905, les travaux n'étaient pas entièrement complétés.

Les grandes mers montent de 40 pieds.

PICTOU-LIGHT-BEACH.

La batture formant le côté sud de l'entrée du port de Pictou, connue comme "Pictou-Light-Beach", s'étend à un mille environ dans une direction nord, enfermant Moodie-Cove, une échancrure presque à sec, à l'eau basse, excepté dans le chenal central. L'extrémité extérieure sur laquelle s'élèvent un phare et le logement du gardien, est protégé par un parapet de bois équarri, 450 pieds de long, et par un ouvrage en broussailles et pierre, s'étendant d'un côté à l'autre de l'extrémité de l'ouvrage de soutènement ou parapet et enfermant la propriété sous le contrôle du département de la Marine et des Pêcheries.

En 1894-95, la somme de $300 fut dépensée pour acquérir un titre à une portion de la grève, de 1,520 pieds de long, attenant à la propriété du département de la Marine et des Pêcheries.

En 1898-99, un ouvrage en broussailles et pierre, de 1,000 pieds de long, 10 pieds de large et 4 pieds de haut, fut construit le long de la grève pour l'empêcher d'être dégradée par l'action de la mer durant les tempêtes, et deux épis de 65 et 55 pieds de long, respectivement, faits de pilotis, broussailles et pierre furent bâtis, en dehors de l'ouvrage en broussailles et pierre, dans le but de retenir le sable.

En 1900-01, la somme de $522.77 fut dépensée pour la construction d'un troisième épi de 75 pieds de long, vis-à-vis l'extrémité du parapet bâti par le département de la Marine et des Pêcheries, à 200 pieds vers le nord du premier épi, et pour de légères réparations à l'ouvrage en broussailles et pierre; mais, l'épi complété en novembre, fut miné et détruit, pendant une grosse tempête de l'est, de bonne heure en décembre 1900.

Durant l'exercice de 1901-02, la somme de $608.28 fut dépensée pour exhausser l'ouvrage en broussailles et pierre, qui s'était affaissé, sur une distance de 710 pieds, et comme on trouva que la grève sud, à l'extrémité de l'ouvrage, se détruisait peu à peu, l'ouvrage de protection fut prolongé sur une distance de 120 pieds. Ce prolongement consiste en un ouvrage de broussailles et pierre, de 10 pieds de large, et d'une hauteur moyenne de 4 pieds.

En 1903 04, la reconstruction du brise-lames, à l'extrémité de la grève, a été faite par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $598.83 a été dépensée pour un des deux épis construits par ce ministère, et pour en réparer un autre.

Le nouvel épi à 79 pieds de long, 9 pieds de haut et d'une largeur moyenne de 9 pieds, construit en caissons, chargé de lest, couvert avec du bois de 3 pouces et lambrissé à joints clos à son extrémité du large.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $4,209.08.

PIPER'S COVE.

Piper's Cove (Anse Piper) comté de Cap Breton, est située à l'extrémité est du lac Grand Bras d'Or, entre l'entrée de la baie East et celle du détroit de Barra.

L'anse est ouverte du sud à l'ouest, les mers les plus fortes viennent de l'ouest. Au fond de l'anse il y a un petit étang, séparé de la baie par un banc de sable, environ 10 pieds de large et 4 pieds au-dessus du niveau de la baie.

Le crédit de $1,500, voté pour la construction de travaux à cet endroit, étant insuffisant pour nous permettre de faire un travail utile, aucune action n'a été prise durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Au mois de février 1903, un rapport, accompagné de plans et devis, a été soumis à ce ministère.

BLEASANT BAY.

Pleasant Bay, comté d'Inverness, est située sur la côte ouest de l'île du Cap Breton, à 24 milles au nord de Cheticamp, et environ mi-chemin entre ce dernier endroit et le Cap Saint-Laurent.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, des plans et devis furent préparés pour la construction d'un quai de $8,000. Au mois de mars des soumissions furent demandées, mais au 30 de juin, le contrat n'avait pas encore été signé.

Le quai sera construit en caissons continus, et aura 200 pieds de long, de 16 à 20 pieds de large, avec une L à l'extrémité du large 20 x 20 pieds. Les fondations, jusqu'au niveau de la mi-marée, seront en bois créosoté ; le quai sera lesté et lambrissé à joints clos sur les côtés et à l'extrémité du large. La profondeur de l'eau, au bout du large, sera de 5 pieds, à l'eau la plus basse.

Les grandes mers montent de 5 pieds. La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $104.65.

PLYMPTON.

Plympton, dans le comté de Digby, est un village de 200 à 300 habitants lesquels s'occupent de pêche et d'agriculture. Il est situé sur la rive est et près de la tête de la baie Sainte-Marie, à 12 milles à l'ouest de Digby, et 8 milles au nord-est de Weymouth.

Quelques années avant la Confédération, le gouvernement provincial y construisit un quai en caissons, de 200 pieds de long, 35 pieds de large, et de 22 pieds de haut à l'extrémité extérieure, où il y avait 19 pieds d'eau aux grandes marées.

En 1874-75, le ministère prolongea le quai d'une pile de 34 pieds carrés.

En 1900-1901, des réparations considérables furent faites, et l'on dépensa la somme de $1,200. Le côté nord du quai et son extrémité, près du rivage, furent reconstruits à partir des fondations et sur une longueur de 156 pieds, ainsi que sur une largeur de 10 pieds au sommet et d'environ 15 pieds au fond, sur une hauteur de 4 à 17 pieds. L'extrémité extérieure, sur une longueur de 66 pieds, fut aussi réparée en renouvelant deux rangs de longrines de chaque côté, en outre d'une nouvelle pièce au garde-lames, et de sept poteaux d'amarrage.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $1,030.58 fut dépensée pour construire un prolongement au quai, 35 pieds de large et 22 pieds de haut.

Au 30 juin 1905, l'ouvrage était construit jusqu'à deux pieds et demi du sommet.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $5,874.55, y compris un remboursement de $100, payé au gouvernement provincial en 1887-88.

Ce quai fut transporté au ministère de la Marine et des Pêcheries le 12 juin 1888.

PORT-AU-PIQUE.

Port-au-Pique, comté de Colchester, est un établissement prospère de quelques 400 habitants qui s'occupent principalement de pêche et de commerce de bois ; il est situé sur la rive nord du Bassin-Minas, environ 8 milles à l'ouest de Great-Village, et à 6 milles à l'est de la rivière Bass.

Jusqu'à présent, comme il n'y avait pas de quai, les vaisseaux peur charger ou pour décharger, devaient aller s'échouer sur la grève où les voitures pouvaient se rendre à marée basse.

Ce mode de chargement était dangereux, et plusieurs vaisseaux se sont ainsi perdus durant ces quelques dernières années.

Dans le but d'encourager et de développer le commerce local et d'exportation, le ministère, en 1903-1904, dépensa la somme de $543.62 pour l'achat de matériaux pour la construction d'un quai en pilotis.

Durant l'exercice terminé le 30 juin 1905, la somme de $1.884.23 a été dépensée pour construire le quai pour lequel des matériaux avaient été achetés l'année précédente. Ce quai est construit en pilotis et a 150 pieds de long, 20 pieds de large avec une L a l'extrémité du large, 55 pieds de long et 26 pieds de haut, et où il y a 22 pieds d'eau, à l'eau haute ordinaire du printemps. Les grandes mers montent de 50 ½ pieds, les mortes mers mers de 43½ pieds.

PORT DUFFERIN.

Port Dufferin, comté de Halifax, anciennement connu sous le nom de Salmon River, est un village prospère de quelques 400 ou 500 habitants, occupés de pêche et de l'exploitation des mines d'or. Le village est situé à l'entrée de la rivière Salmon qui se décharge dans la petite baie appelée Beaver Harbour, environ 85 milles à l'est de Halifax, par terre, et à mi-chemin entre ce dernier endroit et Canso.

Le havre est petit mais bien protégé ; il y a quelques 25 ans la profondeur de l'eau était de 3 à 4 brasses, mais vers cette époque, l'Association minière Dufferin (Dufferin Mining Company) construisit des usines de bocardage sur la rivière à trois milles de l'embouchure ; depuis le havre s'est graduellement rempli du résidu du minerai. En 1893-1894 la profondeur de l'eau, dans le havre, n'était que de 3 à 4 pieds.

En 1895, le dragueur 'George McKenzie' creusa les abords des quais, et les chenaux y conduisant, a une profondeur de 13 pieds à l'eau basse du printemps, au coût de $4,654.46.

En 1898-99, la somme de $1,646.89 fut dépensée pour construire un quai. L'ouvrage consiste en une levée en pierre et terre, 106 pieds de long, 35 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 4 pieds ; une pile en caissons, 142 pieds de long et 28 pieds de large, avec un L à l'extrémité du large de 56 pieds de long. La hauteur du quai est de 8 à 20, construit en caissons de 7 pieds, remplis de l'est et lambrissés avec du bois de 3 pouces.

En 1904–05, la somme de $181.16 fut dépensée pour renouveler le tablier, y compris les traversines et pièces de couronnement.

PORT-GEORGE.

Port-George, comté d'Annapolis, est un village d'à peu près 400 âmes, situé sur le côté sud de la baie de Fundy, 37 milles au nord du détroit de Digby, 42 milles au sud-ouest de la Baie Scott, 6 milles au sud-ouest de Margaretville, et 7 milles au nord-est de Middleton, sur le chemin de fer "Dominion Atlantic".

Quelques années avant la Confédération, le gouvernement provincial construisit un brise-lames sur le côté ouest et une pile ou quai sur le coté est de ce port. Le brise-lames à 440 pieds de long, de 25 à 35 pieds de large, et à son extrémité extérieure, ou il y a environ 21 pieds d'eau à l'eau haute des grandes mers ordinaires, il mesure 25 pieds de haut. Il est construit en caissons en bois rond, remplis de pierre ; le parement du côté ouest, ou de la mer, et l'extrémité extérieure sont bordés à joints clos.

Le quai du côté est du petit havre a 205 pieds de long, 20 pieds de large, et 18 pieds de haut à son extrémité extérieure. Il est fait en caissons de bois rond, et son extrémité extérieure, qui supporte un petit phare, est doublée d'un bordage à joints clos. En 1874, le ministère a pris charge du havre, et, durant cette année et l'année suivante, il a dépensé la somme de $7,000 pour réparer et refaire le parement du brise-lames qui était beaucoup avarié. Pendant l'automne de 1888, l'extrémité extérieure du brise-lames a été détruite par une forte tempête ; 165 pieds de son étendue ont été ruinés, et 30 pieds de plus en longueur beaucoup avariés. Avant de pouvoir faire sa réparation, une deuxième tempête a détruit la partie endommagée, alors 195 pieds de ce quai étaient complètement ruinés, et le havre se trouvait complètement inutile.

En 1900-01, nous avons donné à l'entreprise la reconstruction de la partie détruite du quai. En avril 1894, une tempête du nord-est, exceptionnellement sévère, avait brisé considérablement le brise-lames vers son milieu, ou tout près de la nouvelle pile allant du côté du rivage. La brèche mesurait 40 pieds de longueur sur toute la largeur du quai et environ 17 pieds de hauteur ; nous l'avons fermé pendant l'automne de la même année.

En 1900-01, la réparation du quai a coûté $400 ; posé un nouveau tablier sur une longueur de 30 pieds, à l'extrémité extérieure ; renouvelé le parement jointif sur la même étendue. Placé de nouvelles défenses, des pièces de garde et des poteaux d'amarrage. Dépensé $1,653.60 pour faire un brise-lames isolé, environ 200 pieds à l'est du bout du quai principal, dans le but de briser les vagues et protéger efficacement les goélettes qui s'abritent le long du brise-lames. En 1901-02, la somme de $2,297.46 a été dépensée pour continuer la construction du brise-lames isolé, commencés, l'année précédente. Cet ouvrage, tel que bâti, a 102 pieds de long, 32 pieds de haut à l'extrémité inférieure, et 26 pieds à l'extrémité supérieure, et 20 pieds de large au sommet. Il est vertical du côté de la mer et incliné d'un dans quatre à l'arrière.

En 1902-03, la somme de $2,287.46 a été dépensée pour commencer la construction d'un prolongement de 100 pieds.

En 1903-04, la somme de $5,807.95 fut dépensée pour compléter les travaux commencés en 1901, et pour renouveler le sommet du brise-lames principal, sur une longueur de 200 pieds et une hauteur de 3 à 5 pieds.

Le brise-lames a 200 pieds de long, 30 pieds de large, sur le sommet, et de 17 à 32 pieds de haut. Il est solidement construit en caissons de bois rond, remplis de pierre.

Durant l'exercice terminé le 30 juin 1905, la somme de $199.50 a été dépensée pour renouveler huit défenses et en solider six autres, de même que pour poser 50 pieds courants de pièces de couronnement.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, y compris un remboursement de $1,076.75, payé au gouvernement provincial en 1887.88, est de $37,804.96.

Ces travaux ont été transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries, le 12 de juin 1888. Les grandes mers montent de 30 pieds.

PORT GREVILLE.

Port-Greville. comté de Cumberland, est un village de quelques 300 personnes, 12 milles à l'ouest de Parsboro. C'est un centre important pour la construction des navires et le commerce du bois, qui dépendent principalement de la sécurité de son havre. Ce havre est formé par une haute barre de gravier, parallèle à la rive, et en dedans de laquelle la rivière coule pour un demi-mille avant d'atteindre le niveau de l'eau basse. Afin de protéger ce havre qui était menacé de destruction, le ministère, en 1874, y construisit une jetée en encaissements longue de 2,200 pieds sur uue hauteur moyenne de 7 pieds. En 1886-87, on a bâti un brise-lames à partir de l'extrémité est de cette-jetée, pour protéger davantage le havre : ce brise-lames a 250 pieds de long, 21 pieds de large au sommet, avec une hauteur moyenne de 20 pieds ; du côté du large il est construit à déclin de $\frac{1}{2}$ dans 1, la façade de ce côté-là, et celle du boût du large, sont bordées en madriers de 6 pouces, bien boulonnés.

En 1889 90, on a dépensé $2,500 pour reconstruire le sommet de la jetée, sur une longueur de 2,040 pieds et une hauteur moyenne de 5 pieds. On a aussi construit une

jetée en encaissements longue de 120 pieds sur le banc, du côté nord de l'embouchure du havre, afin de prévenir l'érosion du banc de gravier sur ce côté.

En 1902-03, on a dépensé $4,071.10 pour reconstruire entièrement les travaux de protection de la grève.

En 1903-04, la somme de $697.59 fut dépensée pour reconstruire 60 pieds de l'ouvrage de protection.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $697.59 a été dépensée pour réparer le brise-lames. Un contrat a aussi été donné pour la construction d'un prolongement, 150 pieds de long, au coût de $11.460. Au 30 de juin 1905, la moitié de l'ouvrage sous contrat était construit.

Ce travail était devenu nécessaire pour arrêter l'accumulation du sable et gravier à l'intérieur du brise-lames, dans le havre.

Les grandes mers montent de 40 pieds, les mers mortes de 34 pieds.

La dépense totale durant l'exercice financier, 1904-05, est de $6,649.08.

PORT-HAWKESBURY.

Port-Hawkesbury, comté d'Inverness, est situé sur le côté est du détroit de Canso, presque vis-à-vis Port-Mulgrave.

La somme de $2,000 a été votée pour construire un quai en 1901-02. Pendant l'année on a fait un examen des lieux, préparé un plan et un devis pour la construction d'un quai cônnu sous le nom de "Grand quai."

Le 11 septembre 1902, ce travail a été donné à l'entreprise, au coût de $9,450.

L'ouvrage consistait en une culée de 35 pieds de longueur, dont l'extrémité et les parements sont en pierre ; la reconstruction à partir de 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, sur une longueur de 391½ pieds. de piles et travées, comprenant 8 piles en encaissements, longues de 31 jusqu'à 38 pieds, larges de 22 à 24½ pieds ; la reconstruction et le prolongement de la " tête", y compris la démolition jusqu'à deux pieds au-dessus de l'eau basse. de parties de 2 piles en encaissements et la construction d'encaissements et d'une "tête" en pilotis mesurant 73 pieds 9 pouces, dans l'alignement de l'ouvrage, par 112 pieds.

Les travaux furent commencés le 23 avril, et se sont continués d'une façon satisfaisante jusqu'au 30 juin 1903, lorsque la nouvelle charpente sur toutes les piles, moius une, était presque terminée.

L'ouvrage s'est continué jusqu'au 19 de novembre 1903, alors que l'on s'aperçut qu'une pointe de roc empêcherait la construction de la " tête du quai " ; un contrat fut passé pour l'enlèvement du caissonnage et du lest qui couvrait l'emplacement de la tête du quai ; ce travail commencé le 12 octobre fut complété le 26 novembre 1903.

Des contrats distincts furent donnés pour l'enlèvement de la pile extérieure de l'approche (endommagée par la glace) pour la somme de $900 ; et pour la construction d'une tête de quai en caissons ; pour la reconstruction de la pile extérieure de l'approche et pour la reconstruction d'une chaussée au coût total de $6,700.

Le travail commença le 13 juin 1904, et se continuait à la fin de l'exercice financier.

Les travaux furent complétés le 19 de septembre 1904.

Le 27 de mars 1905, un contrat fut donné pour la construction d'un entrepôt nouveau et la réparation du vieil entrepot, près du rivage. Le nouvel entrepot aura 80 pieds de long et 29 pieds de large, et il sera construit sur l'extrémité du large du quai.

Le montant du contrat est de $1,955, avec entente que le paiement sera fait sur le crédit de 1905-06.

L'ouvrage commencé sans délai fut terminé pour l'ouverture de la navigation, vers le 15 du mois de mai.

La dépense durant l'exercice fianancier de 1904-05 a été de $12,517,54.

PORT-HOOD.

Port-Hood, chef-lieu du comté d'Inverness, se trouve sur le côté ouest de l'île du Cap-Breton, 20 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

Le port était autrefois sûr, l'île Smith, qui ferme son côté ouest, ayant été reliée à la terre ferme par une série de bancs de sable. En 1839, la mer a perforé cette protection ; l'ouverture au premier détroit, a été agrandie par les courants de la mer avec une rapidité croissante jusqu'à ce qu'elle fût complètement percée. Le port est aujourd'hui dangereux par les tempêtes venant du nord, moins une petite anse sur le côté est de l'île Smith.

Un quai sur le côté est du port, commencé par le gouvernement provincial en 1865 mesurait primitivement 550 pieds de longueur et 24 pieds de largueur, avec un L sur le côté sud de l'extrémité extérieure, long de 100 pieds et large de 25 pieds. En 1871, le gouvernement le prit sous sa charge et depuis lors il y fit de grandes réparations et des changements, y compris la construction d'une pile nouvelle de 125 pieds par 25 pieds à son extrémité extérieure en 1873 ; la construction d'une pile de 50 par 32 pieds à l'extrémité sud du L en 1888-89, et la construction d'une pile de 71 par 24 pieds à l'extrémité extérieure en 1889-90. L'ancien ouvrage du gouvernement provincial était en bois carré à joints clos sur les parements ; les additions et les parties reconstruites par le ministère sont en bois rond, à joints ouverts. Les piles ont été protégées du côté de la mer, à l'extrémité extérieure et à l'extrémité sud et sur le côté intérieur du L par des pieux jointifs, et sur les deux côtés jusqu'à 74 pieds de son extrémité extérieure par un talus en pierre.

Durant l'exercice de 1992-03, la somme de $199-99 a été dépensée pour des réparations urgentes, comprenant le replacement du lest aux endroits voulus et des réparations temporaires au tablier.

En 1903-04, la somme de $1,500,01 fut dépensée pour réparer et renforcer l'extrémité extérieure du quai. L'ouvrage consistait à lambrisser avec des pilotis à joints clos (à l'intérieur) et à ajouter du lest dans les compartiments extérieurs de la partie du large; à réparer le tablier, et à renouveler à certains endroits, les pilotis à joints clos de l'extrémité extérieure et de la façade du côté de la mer.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $1,799.86 a été dépensée pour réparer et renforcer l'extrémité du large du quai. Les travaux consistaient à placer 229 verges cubes de pierre dans le talus, sur le côté nord ; renouveler, où c'était nécessaire, le pilotis jointif de la façade nord, à l'extrémité du large ; renouveler les travaux, le tablier et les pièces de couronnement sur une longueur de 150 pieds de l'approche, et faire des réparations générales.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, y compris un remboursement de $916.11 payé au gouvernement provincial est de $63,392.06 et $2,079.58 pour dragage.

PORT-HOOD HARBOUR.

Le havre de Port-Hood est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, environ 20 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

Le havre était anciennement sûr ; l'île Smith, qui forme le côté est du havre, était alors reliée à la terre ferme par des dunes de sable ; mais, en 1893, la mer se creusa un passage à travers ces dunes : ce passage, en premier. était étroit ; la mer et la force des marées eurent bientôt fait de l'agrandir ; aujourd'hui les dunes sont disparues, et le havre est dangereux pendant les vents du nord, excepté dans une petite anse, sur le côté est de l'île Smith.

En mars 1902, un rapport fut soumis concernant les travaux qu'il serait nécessaire de construire pour fermer l'entrée nord du havre ; ces travaux étaient évalués de $482,000 à $291,000, suivant les plans soumis.

Durant le dernier exercice 1903 04, la somme de $2,968.85 fut dépensée pour construire une longueur de 330 pieds par 20 pieds de large du brise-lames que le ministère se propose de construire à cet endroit.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $19,942.43 a été dépensée pour prolonger de 470 pieds l'ouvrage en pierre et fascines, c'est-à-dire jusqu'à une profondeur de 6 pieds à l'eau la plus basse, et pour poser un talus, sur les deux côtés, et un tablier en pierre de carrière.

Les grandes mers montent de 8 pieds.

PORT LATOUR.

Port Latour, comté de Shelburne, est situé à 25 milles au sud-ouest de la ville de Shelburne ; la population, environ 700 habitants, s'occupe de pêche et d'agriculture.

Le port a environ 700 pieds de long, nord et sud, et 2 milles de large, est et ouest, et est profond de 5 à 7 brasses.

Quoique le port extérieur soit quelque peu exposé au sud-est (d'où viennent les tempêtes les plus sévères), le port intérieur offrait autrefois un certain abri au nord et à l'est des bancs de sable qui se trouvent entre l'île Page et la pointe Swain, sur lesquels il y a de 6 à 8 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées. Depuis, cependant, qu'une tempête extraordinairement forte, il y a quelques années, a arraché de ces bas-fonds la forte couche d'algues qui les recouvrait, le sous-courant aujourd'hui les balaie. Les vaisseaux qui sont ancrés, attendant une cargaison ou un bon vent, sont en danger d'être jetés sur la rive, et le besoin d'un mouillage protégé est devenu nécessaire.

Le ministère, en 1898, décida de construire un brise-lames, de la pointe Swain vers le nord-ouest.

En 1898-99, une somme de $3,561.75 fut dépensée ; en 1899-1900, $2,984.10 ; en 1902-03, $1,012.34 ; en 1903-04, $1,097.64, et durant le dernier exercice financier, $2,695.96, faisant un total de $11,331.79.

Durant l'exercice de 1904-05, l'ouvrage en pierre a été prolongé de 71 pieds, sur une largeur de 25 pieds au sommet, et de 30 à 34 pieds à la base ; la hauteur varie de 17½ à 20 pieds. Il est entré dans ce travail 1,499 verges cubes de pierre, à raison de $1.78½ la verge.

Les murs de cette levée ont 5 pieds d'épaisseur, et sont construits de grosses pierres posées au ciment ; l'intérieur, de 15 à 18 pieds de large, est rempli de pierre et le sommet est fini avec une couche de gravier de 9 pouces d'épaisseur. Sur le côté du large, un garde-lames, en blocs de granit, a été construit ainsi qu'un ouvrage en pierre-perdue contenant de 200 à 300 tonnes de grosses pierres.

PORT LORNE.

Port Lorne, autrefois appelé Port William, ou Anse Marshall, comté d'Annapolis, est situé sur la Baie de Fundy, 32 milles au nord-est de Digby, 6 milles au nord-ouest de la gare de Paradise, sur le chemin de fer " Dominion Atlantic ". La population est d'environ 300 âmes ; elle s'occupe de pêche et de culture.

Le brise-lames a été commencé en 1835, aux frais communs des habitants et du gouvernement provincial ; jusqu'à 1867, ils y avaient dépensé $16,000. La première construction faite par le ministère des Travaux publics a été en 1873-74, lorsqu'il a prolongé le brise-lames de 67 pieds. En 1882-84, il y ajouta une longueur de 100 pieds, large de 35 pieds et haute de 25 pieds. La nouvelle partie est construite en bois équarri, à joints clos, et est pourvue d'un garde-lames de 4 pieds de haut.

En 1897-98, une pile a été faite sur la face du côté de la mer et sur l'extrémité extérieure du brise-lames, longue de 78 pieds, haute de 27 pieds et large de 13 pieds, pour le renforcer ; en outre, d'autres importantes réparations ont été exécutées.

En 1900-01, d'autres réparations importantes ont coûté $2,186. On a alors bâti jusqu'à la hauteur du brise-lames une partie d'un éperon sur le côté de la mer, longue de 91 pieds ; on a reconstruit une longueur de 12 pieds du sommet de la construction principale immédiatement du côté du rivage à partir du nouvel éperon ; renouvelé le tablier de la plus grande partie de la longueur de 91 pieds, par le travers de l'éperon.

En 1902-03, la somme de $1,198.48 a été dépensée pour reconstruire une partie de l'extrémité riveraine du parement du brise-lames du côté de la mer, longue de 50 pieds, large de 15 pieds, et de 6 à 15 pieds de hauteur, en encaissements solidement chargés de pierre ; on a aussi refait une partie du brisant du côté de la rive, longue de 33 pieds, large de 8 pieds et haute de 6 à 10 pieds.

En 1904-05, la somme de $999.33 a été dépensée pour défaire et reconstruire la partie du brise-lames attenante au rivage, et pour faire des réparations générales.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $20,339.04, y compris un remboursement de $1,589.33, payé au gouvernement provincial en 1887-88.

On a transféré l'ouvrage à la charge du ministère de la Marine et des Pêcheries le 19 juin 1889.

Les grandes mers montent de 30 pieds.

PORT-MAITLAND

Port-Maitland, comté de Yarmouth, est un florissant village de pêche et d'agriculture, avec une population d'environ 400 habitants, situé sur le côté sud-est de l'embouchure de la baie de Fundy, à 12 milles au nord du chef-lieu de Yarmouth.

Les travaux du port furent commencés vers l'année 1859, par le gouvernement provincial. Ils consistent en deux brise-lames, l'un à l'est, l'autre à l'ouest, construits en caissons. Le premier a 400 pieds de long, par 20 pieds de large, et le dernier 500 pieds de long, par 22 à 25 pieds de large, et un retour de 54 pieds de long par 24 pieds de large, et 27 pieds de haut, le long duquel il y a une profondeur de 19 pieds d'eau, à l'eau haute ordinaire des marées. Ces brise-lames ou jetées enferment entre elles un gentil et commode petit havre de 2½ acres d'étendue d'eau profonde.

En 1873-74, le brise-lames de l'est fut exhaussé et élargi sur une longueur de 158 pieds sur la portion allant vers le rivage, et un prolongement de 50 pieds de long fut bâti à l'extrémité extérieure du brise-lames de l'ouest au coût de $2,000.

En 1885-86, la somme de $349.92 fut dépensée pour exhausser l'extrémité extérieure du brise-lames de l'est, et pour réparer et renouveler en partie le lambrissage de la face extérieure du brise-lames de l'ouest. Durant la première partie de l'hiver de 1887-88, le brise-lames de l'ouest fut sérieusement avarié par une succession de tempêtes, et une brèche de 86 pieds de long se produisit directement au milieu de l'ouvrage. Cette année-là, la somme de $53.65 fut dépensée, en réparations urgentes, et dans l'année suivante, 1888-89, les débris furent enlevés, les deux côtés de la brèche furent fermés et un grand nombre de pilotis de défense furent enfoncés le long de la face extérieure et des coins exposés de l'ouvrage brisé, au coût de $497.33.

Le 24 juin 1890, un contrat fut passé pour la réparation de la section détruite, et la réparation des autres parties du quai. Les débris de l'ancien ouvrage furent rasés jusqu'aux fondations et la brèche fut remplie et complètement réparée par une construction neuve et solide. Le reste de la face regardant la mer, c'est-à-dire, 83 pieds de long en dehors du nouvel ouvrage, et 100 pieds entre ce dernier et le rivage fut entouré de pilotis jointifs ; le dessus en entier, comprenant le couronnement, le plancher, les solives, le premier rang de traversines et le garde-lames de ces deux sections, fut rebâti, et de nouvelles défenses furent fixées à la face intérieure. En 1891-92, la somme de $298.45 fut dépensée pour réparer le brise-lames de l'est, le travail consistant dans l'enlèvement et la reconstruction du dessus presque en entier, jusqu'à une épaisseur de 3 pieds.

En 1895-96, on dépensa $271.71, en achats de matériaux pour réparations, l'ouvrage consistant à reconstruire l'extrémité attenant au rivage, du côté nord du brise-lames de l'ouest, 90 pieds de long par 10 à 12 pieds de large et 15 pieds de haut, le travail fut fait gratis par les habitants.

En 1896-97, la somme de $3,304.79 fut dépensée pour réparations et renouvellements considérables aux deux brise-lames. Sur le brise lames de l'est qui sert aussi de quai pour le déchargement et le chargement des marchandises en général, charbon, bois, etc., les trente premiers pieds attenant au rivage furent reconstruits, sur une hauteur de 9 rangs de pièces, du côté sud, et du côté nord de 3 rangs, y compris des solives de plancher ; 22 pieds de long de plancher neuf furent placés sur l'extrémité extérieure, et grand nombre de défenses neuves furent placées.

Sur le brise-lames de l'ouest, un caisson de renforcement a été construit sur le côté sud de l'extrémité extérieure, de 97 pieds de long, 11 pieds de large, et de 12 à 14 pieds de haut, c'est-à dire à une hauteur d'à peu près 10 pieds au-dessous du plancher de l'ouvrage ; un caisson de renforcement a aussi été commencé sur toute la longueur du retour en " L ", 70 pieds de long, et de 10 à 12 pieds de large. Pour parer au tasse-

ment dû à l'effrondement du fond par les tarets, ce qui nécessita la construction de ce caisson, il fut bâti sur 147 pilotis enfoncés jusqu'à la rencontre d'un fond dur, et coupés au niveau de la grève. Le bout intérieur au nord de l'extrémité donnant sur le rivage, a été aussi renforcé et rebâti.

En 1897-98, la somme de $3,600 fut dépensée pour des réparations et renouvellements additionnels aux deux brise-lames ; la pile de renforcement, le long du retour en "L" du brise-lames de l'ouest, fut complété à la pleine hauteur de l'ouvrage et la face intérieure de l'autre extrémité fut renouvelée. Le contrefort sur le côté extérieur fut prolongé vers le rivage, d'une longueur de 122 pieds. A l'extrémité du brise-lames de l'est le "T" fut rebâti, 50 pieds de long, par 20 pieds de large, sur 21 pilotis enfoncés jusqu'au fond solide et récépés au niveau de la grève. Diverses réparations nécessaires furent aussi exécutées.

En 1898-99, la somme de $710.35 fut dépensée pour achever des réparations considérables au brise-lames de l'ouest; 60 pieds de la face intérieure furent revêtus d'un lambrissage à joints clos ; le contrefort du côté de la mer, 140 pieds de long, fut terminé et plusieurs espaces vides, dans le bout allant au rivage, furent remplis de lest.

En 1899-1900, la somme de $246.73 fut dépensée pour rebâtir le contrefort de renforcement sur la face extérieure du brise-lames, regardant la mer, 96 pieds de long, 10 à 12 pieds de large jusqu'à la pleine hauteur de l'ouvrage. Les 12 pieds inférieurs de cette longueur et la partie extérieure de l'ouvrage furent aussi lambrissés avec du madrier de 4 pouces créosoté comme protection contre les tarets.

En 1900-1901, la somme de $1,017.66 fut dépensée pour construire un contrefort, sur le côté du large du brise-lames, de 90 pieds de long, 19 à 20 pieds de haut et de 10 à 11 pieds de large, faisant suite aux 96 pieds construits l'année précédente. La façade extérieure de ce nouveau contrefort fut aussi lambrissée sur une hauteur de 12 pieds avec des madriers de 4 pouces, préparés à la créosote, à cause des tarets.

En 1901-02, la somme de $299.44 fut dépensée pour lambrisser, à joints clos, avec du bois de 5 pouces, une longueur de 100 pieds du parement du brise-lames, sur le côté regardant la mer, le vieux lambrissage ayant été enlevé par la mer.

En 1903-04, la somme de $1,500.00 fut dépensée pour exhausser, jusqu'au niveau du brise-lames, le contrefort sur le côté du large, sur une longueur de 65 pieds, une largeur de 12 pieds et une hauteur de 14 pieds. Une longueur de 65 pieds par une hauteur de 8 pieds du brise-lames principal fut défaite et reconstruite.

En 1904-05, une somme de $1,465.72 fut dépensée pour défaire et reconstruire une longueur de 153 pieds du sommet du brise-lames, sur la partie attenant au rivage ; une longueur de 80 pieds de tablier fut renouvelée, et nombre de défenses, brisées par les glaces de l'hiver précédent, furent remplacées. Sur le quai nord, quelques défenses, une pièce du plancher et un poteau d'amarrage furent renouvelés.

La dépense totale au 30 de juin 1904, y compris un remboursement de $1,971.66 payé au gouvernement provincial en 1888, est de $28,198.31.

Ce travail a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries le 22 de juin 1885.

Les grandes mers montent de 18 pieds, les mortes-mers de 15 pieds.

PORT MOUTON.

Port Mouton est un établissement d'environ 400 habitants, situé à dix milles au sud-ouest de la ville de Liverpool.

Vers 1847, le gouvernement provincial construisit un quai à cet endroit, ce quai, qui n'avait pas été construit bien solide, devint ébranlé et dangereux de sorte que ce ministère, en 1900, construisit un nouveau quai, au coût de $2,372.49.

Le quai consiste en une levée en pierre, 56 pieds de long, 35 pieds de large, et 8 pieds de haut à l'extrémité extérieure ; cinq piles en caissons de bois rond, chacune 28 pieds de long et 32 pieds de large, séparées par des espaces de 15 pieds.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $106.27 a été dépensée pour exhausser, niveler et réparer la levée en pierre. La levée fut exhaussée

de un pied et demi avec du gros gravier ; les côtés, qui étaient un peu endommagés, furent réparés.

Les grandes mers montent de 7 pieds, les mortes mers de 5 pieds.

PORTER'S LAKE.

Porter's Lake est une longue et étroite nappe d'eau fraîche située presque nord et sud, vers le milieu du comté d'Halifax, ou environ 15 milles à l'est de la capitale provinciale. Il mesure environ 18 milles de longueur, un quart à un demi-mille de largeur, et l'eau étant d'une bonne profondeur par presque toute sa longueur, il est navigable pour les vaisseaux de près de 60 tonneaux jusqu'à son extrémité supérieure. Le niveau normal du lac est de quelques deux ou trois pouces au-dessus de l'eau haute des grandes marées ordinaires, qui, ici s'élèvent de 6 pieds ; les petites mers montent de 5 pieds.

Jusque vers 1873, sa sortie, qui était directement dans l'Atlantique à travers un banc de gravier, large d'environ 200 pieds, laissait passer des goélettes tirant 6 pieds d'eau, et le trafic était considérable dans l'exportation du bois brut, du bois manufacturé, des produits de la ferme en général et du poisson. Depuis ce temps, son embouchure s'est graduellement et permanement remplie de gravier amené par les tempêtes du sud et de l'est. Afin de conserver cette embouchure et de prévenir l'inondation des routes le long du bord du lac, et aussi pour admettre le poisson dans ce dernier, le ministère a fait les petites dépenses suivantes :

1881-82	$ 200 00
1884-85	200 00
1889-90	200 00
1892-93	147 00
1897-98	100 00
1898-99	200 00
1899-1900	150 00
1902-03	49 99
1903-04	300 15
1904-05	166 40
	$1,713 54

Ces dépenses ayant permis de légères améliorations temporaires mais non durables, le département en 1900-01, dépensa la somme de $8 262.44, pour commencer la construction d'un chenal permanent, à travers la langue de terre, de 2,400 pieds de large, séparant la nappe principale du lac de la tête du Three-Fathoms-Harbour.

En 1901-02, une somme additionnelle de $5,987.24 fut dépensée pour continuer l'ouvrage.

En 1902-03, la somme de $2,455.67 fut dépensée pour travaux sur le chenal permanent et $49.99 sur le vieux chenal.

En 1904-05, la somme de $4,273.67 fut dépensée pour travaux sur le chenal permanent et $166.40 sur le vieux chenal.

Dépenses totales au 30 juin 1905 :—

Chenal permanent	$20,979.02
Chenal temporaire	1,713.54
	$22,692.56

SANDY-COVE (ANSE-AU-SABLE.)

Sandy-Cove, comté de Digby, est un village prospère agréablement situé sur l'isthme de Digby (Digby-Neck), à environ 18 milles au sud-ouest de Digby ; sa population, composée d'environ 400 habitants, s'occupe de pêche et de culture.

Le 12 février 1903, lu ministère donna à l'entreprise, au coût de $13,000, la construction d'un brise-lames sur le côté est de l'isthme, c'est-à-dire, du côté de la baie de Fundy.

Ge brise-lames mesure 211 pieds de long, 30 pieds de large au sommet et 31 pieds de haut à l'extrémité du large, ou à l'eau haute des marées ordinaires du printemps. il y a une profondeur d'eau de 25 pieds. Il est solidement construit en caissons de bois rond, et la partie immergée, jusqu'à 5 pieds au-dessus de la ligne de l'eau basses des marées du printemps, est en bois traité à la créosote, pour pouvoir résister à l'action destructive du limnoria.

L'ouvrage a été terminé dans les premiers jours de novembre 1904.

Un montant additionnel de $829.48 a été payé à l'entrepreneur pour construire l'ouvrage 5 pieds plus haut que prévu dans les plans.

Les grandes mers montent de 23 pieds, les mortes-mers de 19 pieds. La dépense totale au 30 de juin 1905. est de $2,927.48.

SAULNIERVILLE.

Saulnierville, situé dans le comté de Digby, avec une population de 250, est situé sur la côte sud-est de la baie Sainte-Marie, baie de Fundy, à 36 milles au sud-est de Digby, 32 milles au nord de Yarmouth, et 3 milles au nord la rivière Meteghan.

Quelques années avant la confédération, un brise-lames servant aussi de quai de chargement, fut construit par les habitants avec l'aide du gouvernement provincial.

En 1876, la somme de $4,000, dont une moitié fournie par ls ministère et l'autre moitié par les habitants, fut dépensée pour faire des réparations complètes à l'ouvrage et y construire une annexe de 100 pieds de long.

En 1888-89, on fit d'autres réparations considérables. En 1899-1900, des dommages furent causés par une forte tempête et réparés en 1900.

En 1990 1901, la somme de $1,990.49 fut dépensée en réparations et en prolongements. Les réparations, rendues nécessaires à la suite de la formidable tempête du 1er mars 1900, furent le renouvellement du plancher du brise-lames sur une longueur de 60 pieds. On fit aussi un prolongement de 37 pieds de long, 33 pieds de large et de 20 à 24 pieds de haut, solidement construit en caissons de bois rond, lambrissé à joints clos du côté du large et à l'extrémité extérieure. Le brise-lames a actuellement une longueur totale de 505 pieds. A son extrémité du large il y a 14 pieds d'eau à mer haute des grandes marées.

En 1901-02, la somme de $719.97 fut dépensée pour replanchéier l'extrémité du brise-lames du côté du rivage sur une longueur de 138 pieds.

Les grandes marées montent 21 pieds, les mortes-mers 18 pieds. A mer basse, les hauts fonds de sable sont à sec sur une distance de plusieurs centaines de pieds au delà du bout du qnai.

En 1904-05, la somme de $1,999.29 a été dépensée pour construire un prolongement au brise-lames, 31 pieds de long, 37 pieds de large et 23 pieds de haut ; du bordage arraché par la glace pendant l'hiver précédent, a été replacé et d'autres réparations faites.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $8,522.98, y compris un remboursement de $1,926.53 payé au gouvernement provincial en 1887-88.

SEASIDE.

Seaside, comté d'Inverness, est situé sur le côté est de la baie Saint-George, près de l'entrée sud du havre de Port-Hood, environ deux milles à l'ouest de Port-Hood, le chef-lieu du comté d'Inverness.

Le quai fut commencé en 1895-96 et complété l'année suivante ; il a 300 pieds de long et 20 pieds de large au sommet, construit en caissons à parements ouverts, lambrissé au bout du large et complètement chargé de lest. Les fondations sont en bois traité à la créosote, la superstructure en bois tiré des forêts locales. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, est de 7 pieds à l'eau la plus basse.

Les grandes mers montent de quatre pieds.

Environ un an après la construction du quai, le lest s'échappa des caissons de la façade à l'extrémité du large, par les espaces entre les pièces de base et le roc inégal sur lequel ce quai est construit. Au printemps de 1904, l'extrémité du large fut déplacée par la glace et poussée 11 pieds au sud ; la partie ainsi endommagée mesure 74 pieds.

Durant l'exercice financier de 1904-05, la somme de $177 a été dépensée pour remplir les caissons de façade avec du béton jusqu'au niveau de l'eau basse, et avec du lest de pierre jusqu'au sommet.

SCOTT'S-BAY.

Scott's-Bay, comté de King, est situé sur le coté sud du chenal de Minas, baie de Fundy, entre Cap-Split et Baxter's-Harbour. La population de ce canton est d'environ 500 habitants dans un rayon de deux milles.

En 1878-79, le ministère y a construit une pile en caissons de 50 pieds de long, 30 pieds de large et 20 pieds de haut, reliée au rivage par une double rangée de pilotis jointifs de 210 pieds de long à partir du coin sud-est de la pile. Cette pile fut construite à parements jointifs, garnie de défense et bien lestée ; elle fut placée sur le côté ouest de Jess-Creek de manière à former un havre ou un abri pour les vaisseaux durant les tempêtes venant du sud-ouest.

Comme ce quai n'avait pas de plancher, la plus grande partie du lest fut enlevé, probablement pour fournir le lest des goélettes. La pile et la construction en pilotis jointifs sont plus ou moins endommagées, le pilotis jointif étant entièrement détruit sur une longueur de 40 pieds. Le ministère a dépensé pour ce quai, entre 1867 et 1882, un montant de $3,000.

En 1900-01, le ministère a dépensé $500 pour la construction de deux piles en caissons, une de chaque côté de l'embouchure de la crique. La pile du côté nord a 115 pieds de long, 10 pieds de large et de 6 à 8 pieds de haut. Les deux caissons sont en bois rond et remplis de lest. Le but de ces deux piles est d'empêcher le gravier et le sable de s'accumuler dans l'embouchure de la crique, le vieux quai étant devenu insuffisant pour donner la protection requise.

En 1903-04, le ministère dépensa la somme de $1,346.52 pour améliorer les travaux. L'ouvrage en caissons, construit en 1901-02, fut prolongé par la construction d'une pile de 57 pieds de long, 20 pieds de large et de 16 à 21 pieds de haut ; la pile, sur la rive sud de la crique, construite en 1901-02, fut aussi exhaussée et complétée,

En 1904-05, la somme de $998.84 a été dépensée pour construire un prolongement au brise lames sur le coté sud de l'entrée de la crique ; l'ouvrage consiste en une pile en caissons 57 pieds de long. 20 pieds de large et 18 pieds de haut ; une autre petite pile a aussi été construite au bout attenant au rivage, 50 pieds de long, 10 pieds de large et 8 pieds de haut. Le brise-lames nord fut prolongé par la construction d'une pile au bout attenant au rivage, 50 pieds de long, 10 pieds de large et 12 pieds de haut. Les défenses et pièces de couronnement furent posées sur la partie du brise-lames sud construite l'année précédente

Les grandes mers montent de 48 pieds, les mortes mers de 40 pieds.

SKINNER'S COVE.

Skinner's Cove (Anse Skinner), comté de Pictou, est située sur le côté ouest du détroit de Northumberland, environ 4 milles à l'est du Cap John et 22 milles au nord-ouest de l'entrée du havre de Pictou. C'est une petite baie d'environ 750 pieds de profondeur ; il y a un étang au fond de la baie séparé de la mer par un banc de sable, 250 pieds de large et 600 pieds de long.

Le 5 de janvier 1905, un contrat fut passé, pour la somme de $10,950, pour creuser un chenal à travers le banc de sable et pour construire des ouvrages de protection sur les côtés de ce chenal.

Les travaux consistent à creuser un chenal, 15 pieds de large au fond, 425 pieds de long et 2½ pieds au-dessous de l'eau basse ; construire, sur les côtés du chenal, des

ouvrages de protection en pieux, fascines et pierre, 304 pieds de long et 15 pieds de large, avec piles en caissons de bois rond aux extrémités.

Les travaux ont été commencés le 20 de mai, et à la fin de l'exercice financier, les piles des extrémités étaient complétées, excepté les pièces de couronnement, les défenses supérieures et le lambrissage ; quarante pilotis de l'ouvrage intérieur avaient aussi été enfoncés.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $3,225.14.

SPRY-BAY.

Spry-Bay (baie Spry), comté d'Halifax, est un établissement prospère d'environ 1,000 habitants s'occupant surtout de pêche et de culture ; il est situé à environ 70 milles à l'est de la ville d'Halifax, et 8 milles à l'ouest de Sheet-Harbour. Il contient quatre magasins, deux usines pour la conserve du homard en boîtes, un hôtel et un bureau de télégraphe.

Le havre est libre de glace pendant toute l'année, et, pendant l'hiver, le fret, en destination de Sheet-Harbour et autres endroits à l'est, est débarqué à Spry-Bay, les autres havres avoisinants étant fermés par la glace. Il se fait à cet endroit un commerce considérable durant toute l'année, mais jusqu'à présent, le manque d'un quai a été un grand inconvénient ; le steamer qui fait un service hebdomadaire est obligé d'accoster à un débarcadère qui est difficile d'abord.

En 1903-04, la somme de $508.94 fut dépensée pour acheter le bois nécessaire pour construire un quai convenable.

En 1904-05, la somme de $1,500 a été dépensée pour compléter le quai.

Ce travail, fait en pilotis, à 200 pieds de long et 25 pieds de large, avec une L à l'extrémité de 55 pieds de façade, où la profondeur de l'eau est de 11 pieds à l'eau basse ordinaire du printemps.

Les grandes mers montent de 6 pieds, les mortes mers de 5 pieds.

SUMMERVILLE.

Summerville est un village de quelques quatre ou cinq cents habitants situé sur la rive droite ou est de la rivière Avon, environ à mi-chemin entre Windsor le chef-lieu de Hants et l'embouchure de la rivière sur le Bassin de Minas. Il est à environ quatre milles au sud de Cheverie.

La prospérité de l'endroit est due principalement à la construction des navires, laquelle jusqu'à il y a quelques années, était menée avec vigueur et succès, mais depuis le déclin de cette industrie, les habitants ont tourné leur attention vers l'agriculture à laquelle le district est bien adapté, quoiqu'il y ait encore une bonne part de réparations de navires faites dans les chantiers.

Le quai public fut bâti vers l'année 1886, par les habitants avec l'aide du gouvernement provincial ; ses dimensions sont 275 pieds de long, 29 pieds de large et 20 pieds de haut à l'extrémité extérieure, Il est construit en caissons ordinaires de bois rond et remplis de l'est.

En 1886-87, l'ouvrage étant devenu presque inutile faute de renouvellements et de réparations, MM. E. Churchill & Sons de Hantsport, propriétaires d'un petit navire voyageant semi-hebdomadairement (maintenant quotidiennement) entre Avon River et Bassin de Minas, réparèrent l'extrémité extérieure et construisirent une annexe d'environ trente pieds de long par vingt-cinq pieds de large, ayant sur le côté est un plan incliné pour l'usage du steamer, arrêté le long du quai à l'eau basse. En 1890, le département dépensa la somme de $3,414.52 pour enlever et rebâtir le dessus détérioré de l'ouvrage, à une hauteur de 6 pieds, et placer en plus de nouvelles défenses le long de toute la longueur et faire des réparations générales et très nécessaires. L'ouvrage a maintenant 24 pieds de haut à l'extrémité extérieure avec 21 pieds d'eau, aux hautes eaux ordinaires des marées du printemps (les marées de printemps montent de 48 pieds, les marées mortes de 40 pieds). En 1897-98, la somme de $100 fut dépensée pour quelques réparations urgentes au plancher. En 1899-1900, la somme de $600 fut dépensée pour renouveler

le plancher en entier, avec gardes, madriers et solives, avec en plus le chevillage en position de nombre de nouvelles défenses,

En 1904-05, la somme de $1532.76 a été dépensée pour prolonger le quai ; une pile en caissons de bois rond, 80 pieds de long, 25 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 30 pieds, a été construite à l'extrémité du large. Un entrepôt 20 pieds a aussi été construit.

Au 30 juin 1905, l'ouvrage n'était pas entièrement complété.

La dépense totale. au 30 de juin 1905, est de $9,443.07.

SWIM'S-POINT.

Swim's-Point, comté de Shelburne, n'est que la continuation du havre de Clark (Clark's-Harbour) ; cette pointe est à un mille et demi à l'est du havre.

Le quai à cet endroit consiste en une approche en pierre, 35 pieds de long et 25 pieds de large sur le sommet, recouvert d'une couche de gros gravois de 6 pouces d'épaisseur, et une construction en piles et travées de 178 pieds de long. La largeur générale est de 20 pieds, à l'exception des derniers 25 pieds du bout du large, qui ont 40 pieds de large, formant un L ou retour. La hauteur à l'extrémité du large est de 25 pieds ; le tablier est 4 pieds au-dessus de l'eau haute des marées ordinaires du printemps.

Les résidents de Clark's-Harbour désiraient voir le steamer *Senlac*, qui fait le voyage entre Saint-Jean et Halifax, arrêter à Swim's-Point, mais le quai était trop petit pour un vaisseau des dimensions du *Senlac*.

Durant l'exercice de 1903-04, la somme de $1,214.56 fut dépensée pour construire au quai actuel un prolongement de 25 pieds. Le 30 de juin 1904, à peu près les deux tiers du travail étaient faits, et le ministère avait les matériaux nécessaires pour compléter l'ouvrage.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $307.30 a été dépensée pour compléter l'ouvrage.

Le quai consiste en une pile en caissons, 40 pieds de long, 25 pieds de large et 29 pieds de haut à l'extrémité du large, ou environ 29,000 pieds cubes de caissons, à $5\frac{1}{4}$ centins par pied cube.

Les grandes mers montent de 10 pieds, les mortes-mers de 7 pieds.

SYDNEY (QUARANTAINE).

L'établissement de quarantaine à Sydney est situé sur le bras sud du havre, près de la pointe Keating, à environ trois quarts de mille de la pointe Edouard, à l'extrémité de la langue de terre qui divise les deux bras du havre.

Le quai, construit par le ministère de la Marine et des Pêcheries et réparé en 1903-04, est une construction en piles et travées, 148 pieds de long et ayant 8 pieds d'eau à son extrémité du large.

Durant l'exercice de 1903-04, ce ministère dépensa la somme de $1,566.04 pour acheter du bois à la créosote et autres matériaux nécessaires pour réparer et prolonger le quai.

Le vieux quai était dans un tel état qu'il ne fut pas jugé à propos de le réparer, en conséquence, il fut décidé de construire un nouveau quai et de se servir des matériaux achetés l'année précédente.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $1,673.71 a été dépensée pour acheter des matériaux et construire les piles de l'approche. Ce quai aura 173 pieds de long et se composera de quatre piles intérieures et d'une tête de quai, 20 pieds par 40 pieds. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, est de $10\frac{1}{2}$ pieds à l'eau basse ou $15\frac{1}{2}$ à l'eau haute.

TITLE PASSAGE,

Title Passage, comté de Guysboro, est un étroit chenal eutre l'île Durrell, à l'entrée ouest du havre de Canso, et la terre ferme.

En 1904-05 un arrangement fut fait pour la somme de $3,001, pour enlever les cailloux et autres obstructions laissés sur les bords du chenal, lors du creusage de la barre, à l'entrée de Title Passage dans le havre de Canso, mais l'ouvrage n'avait pas encore été fait au 30 juin 1905.

UPPER WOODS HARBOUR.

Upper Woods Harbour est un village d'une population d'environ 400 habitants, situé dans la partie sud-ouest du comté de Shelburne, environ 18 milles à l'est de Barrington et 40 milles au sud-ouest de Yarmouth. Le havre consiste en une baie d'environ trois milles de long par un demi mille de large, à sec à l'eau basse ordinaire du printemps, excepté un chenal au centre de la baie, où la profondeur de l'eau varie de 9 à 18 pieds, à l'eau basse ordinaire du printemps. A l'entrée ou l'extrémité du chenal, il y a une chute d'environ deux pieds que les bateaux ne peuvent pas passer, excepté à l'eau haute, de sorte que le havre ne peut servir qu'aux petits bateaux de pêche.

Comme il n'y avait pas de quai dans les enviaons immédiats, excepté à quatre milles à l'est et à 5 milles à l'ouest, le ministère décida de construire une jetée suffisante pour permettre aux vaisseaux d'un tirant d'eau moyen de venir décharger ou charger leur fret.

Les travaux suivants furent construits en 1899-1900.

Premièrement sur le côté ouest de l'île Smith, une jetée de 77 pieds de long, 20 pieds de large avec une L de 27 x 20 pieds ; consistant en deux piles de caissons, 11 x 29 pieds, et trois travées 13 pieds de long, et un ouvrage en chevalets de pilotis, comprenant quatre chevalets placés à 8 pieds et 8 pouces les uns des autres, et d'une largeur de 40 pieds au sommet,

Secondement, une levée en pierre, 20 pieds de large, reliant la jetée à l'île.

Troisièmement, une approche entre l'île et la terre ferme, 534 pieds de long, 16 pieds de large et 10 pieds de haut, composée de 44 chevalets de pilotis posés 10 pieds centre à centre ; deux piles en caissons, 10 pieds par 16 pieds ; une travée, 13 pieds de long, et de deux levées en pierre de 20 pieds de large au sommet.

Durant l'exercice financier de 1904-05, une dépense de $100, fut autorisée pour réparer ces travaux, Des pilotis arrachés par la glace furent enfoncés de nouveau et plusieurs traversines et pièces de couronnement furent remplacées.

Les grandes mers montent de 10 pieds, les mortes mers de 7 pieds.

VICTORIA.

Le port Victoria, comté de King, est situé à l'embouchure du ruisseau appelé Church Vault Brook, sur le côté sud de la baie de Fundy, 52 milles au nord-ouest du goulet de Digby, et à mi-distance entre Morden et le quai d'Ogilvie, distant de chacun d'eux par environ quatre milles.

Le brise-lames qui sert de quai de débarquement et d'embarquement a été commencé en 1864 et fini en 1867, aux frais communs des habitants et du gouvernement provincial. Il a 243 pieds de long, 27½ pieds de large à l'extrémité extérieure, 23 pieds de large à celle intérieure et 24 pieds de haut à son extrémité extérieure.

En 1878, il fut réparé et exhaussé de 4 pieds. De petites réparations y furent faites en 1891 et en 1893.

En 1900-01, la somme de $398.81 a été dépensée pour renouveler une longueur de 88 pieds de l'ouvrage en caissons, formant le côté est de l'approche du chemin. Le nouvel ouvrage a de 6 à 10 pieds de hauteur, de 10 à 15 pieds de largeur, fortement bâti en bois rond, pourvu de bonnes défenses et complètement chargé de l'est. On a aussi renouvelé une partie du tablier de l'extrémité riveraine du brise-lames.

En 1902-03, on a dépensé $653.53 pour refaire en caissons une brèche dans l'extrémité riveraine du brise-lames, faite par les fortes-mers du printemps de 1901. La brèche réparée a 30 pieds de long, environ 18 pieds de large et 14 pieds de haut.

En 1904-05, la somme de $182.39 a été dépensée pour remplir avec du caisson et du lest, une brèche dans la façade du large, environ 5 pieds par 5 pieds, et pour replacer quelques pièces de bordage, arrachées par les glaces durant l'hiver précédent.

La dépense totale jusqu'au 30 juin 1905, a été de $2,862.97, y compris une remise de $450 au gouvernement provincial en 1887-88.

Ce quai a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries le 12 juin 1888.

Les grandes mers montent 36 pieds.

VITORIA BEACH.

Victoria Beach, comté d'Annapolis, est situé sur le côté nord du bassin d'Annapolis, 13 milles au sud-ouest de la traverse de Granville laquelle est sur le côté nord de la rivière Annapolis, vis-à-vis la ville d'Annapolis. C'est à quatre milles à l'est de la ville de Digby et environ un mille et demi de l'entrée du goulet de Digby (Digby Gut) La contrée environnante, de Granville à Victoria Beach et jusqu'à Digby est fertile et bien peuplée. Victoria Beach est le terminus du chemin de fer Middleton et Victoria (sous construction), un embranchement du chemin de fer Halifax et South Western.

Le 15 de juin 1904, un contrat fut passé avec MM. Reid et Archibald, de Halifax pour la somme de $93,890, pour la construction d'une jetée en pilotis, devant servir aux fins générales du commerce et de terminus au chemin de fer de Middleton et Victoria Beach. La longueur totale de la jetée est de 1,350 pieds, la largeur, 50 pieds et la hauteur, le long de L, 57 pieds. Le retour au L a 350 de long, et, à l'eau basse ordinaire du printemps, il y aura 25 pieds d'eau.

Les grandes mers montent de 27½ pieds, les mortes mers de 23 pieds.

La jetée est construite en chevalets de pilotis, les chevalets composés de 7 pilotis, sont placés à neuf pieds de distance. Le nombre total de chevalets est de 153, dont les 40 premiers sont faits de pilotis en épinette locale, les 113 autres chevalets sont en pin de la Virginie, traité à la créosote. Les pièces de couronnement, traversines, moises et longrines sont en pin de la Virginie ; le plancher est en épinette locale de 6 pouces.

Le 30 de juin 1905, la valeur totale de l'ouvrage fait était de $66,016 60.

WALLACE (HAVRE).

Le havre de Wallace, comté de Cumberland, est situé sur la côte sud du détroit de Northumberland, à environ mi-chemin entre Pictou et la Baie Verte. Il est à l'embouchure de la rivière Wallace, et est protégé contre tous les vents. Sur le côté sud du port, qui est large de trois quarts de mille, est situé le village de Wallace, peuplé d'environ 800 habitants. Les industries de l'endroit consistent principalement dans l'agriculture et dans l'exploitation des carrières et l'exportation de pierre de taille, dont il y a des couches considérables et de grande valeur dans le voisinage.

Vis-à-vis du village un débarcadère fut construit, il y a quelques années, pour le service du bateau traversier, mais comme on ne pouvait s'en servir qu'à marée haute, le ministère, en 1879, fit du dragage à partir du chenal principal de la rivière jusqu'au débarcadère, sur une distance d'environ 1,600 pieds, 45 pieds de largeur et 7 pieds de profondeur à marée basse.

Pour empêcher ce chenal de se remplir, le ministère commença en 1888-89 la construction d'un quai partant du chemin public et se continuant vers le chenal sur une longueur de 105 pieds. En 1889-90,, ce quai fut prolongé de 180 pieds sur une largeur de 20 pieds, avec un retour en forme de L du côté est, de 20 pieds de long par 20 pieds de large.

En 1900-01, la somme de $498.38, et l'année suivante, la somme de $250 furent dépensées en réparations urgentes.

Sur le côté sud, ou au village de Wallace, il y a un quai construit par ce ministère en 1897. La distance entre ces deux quais est d'environ 2,350 pieds, 1,400 pieds entre le bout du quai nord et le chenal, 750 pieds à travers le chenal, et 200 pieds du chenal au quai sud. La distance entre le chenal et le quai sud fut aussi creusée, mais cette tranchée s'est remplie et les bateaux traversiers ne peuvent passer qu'à certaines phases de la marée.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, le ministère commença le prolongement du quai nord jusqu'au chenal, une distance de 1,400 pieds ; au 30 juin 1904, presque tous les pilotis avaient été enfoncés, excepté les pilotis de défenses ; une partie des pièces de couronnement traversines et le tablier n'étaient pas encore posés.

Lorsque ce travail sera complété, c'est l'intention du ministère de prolonger le quai sud de 200 pieds, jusqu'au bord du chenal, ne laissant ainsi qu'un étroit chenal qui pourra être traversé en tout temps de la marée.

Les grandes mers montant de 7 pieds, les mortes mers de 4½ pieds.

La dépense durant l'exercice de 1904-05 est de $3,980.26.

WASHABUCK CENTRE.

Washabuck, comté de Victoria, est un district sis sur le côté sud de l'extrémité est du chenal Saint-Patrice, un bras des lacs Bras d'Or, et s'étend d'environ 6 milles le long du rivage. Washabuck Centre est situé près du centre du district.

Afin de faciliter l'embarquement des produits agricoles et du district, la somme de $5,500 a été votée pour être depensée durant 1902-03, sur un quai à Washabuck Centre, et, le 6 avril 1903, on a donné à l'entreprise la construction de ce quai pour la somme de $5,860.

L'ouvrage sous contrat, commencé le 1er de juillet 1903, fut complété le 9 de septembre, de la même année, et se compose d'un quai en piles et travées long de 218 pieds et large de 20 pieds, avec un L à son extrémité extérieure de 20 pieds par 20 pieds, et d'un chemin reliant le quai au chemin public, long de 102 pieds, large 20 pieds, clôturé de chaque côté. Toutes les piles sont en bois rond, à joints ouverts, avec substructures en bois créosoté et les deux piles extérieures protégées par un bordage à joints clos sur leurs faces extérieures.

La dépense durant l'exercice de 1903-4, est de $6,055.

En 1904-05, une somme de $147.27 a été dépensée pour construire un entrepot sur l'extrémité du large du quai.

Cette bâtisse a 16 pieds de long, 10 pieds de large et 7 pieds entre le plancher et les soliveaux ; il y a une porte de 6 pieds de large et une petite fenêtre ; le plancher est en épinette et le toît couvert en bardeau de cèdre.

WEDGE POINT.

Wedge Point, comté de Yarmouth, est l'extrémité sud de la péninsule appelée Tusket Wedge, longue de 3 milles du nord au sud, large d'un demi-mille à un mille de l'est à l'ouest, située à quelques 10 milles au sud-est de Yarmouth, chef-lieu du comté. La population de la péninsule est de près de 500 personnes, dont la majorité est engagée à faire la pêche, et les autres, en plus ou moins grand nombre, dépendent de cette industrie. Sur le côté est de la péninsule il n'existait aucun abri ou refuge pour les pêcheurs, qui y sont très nombreux, et ils étaient obligés de garder leurs vaisseaux dans la baie Goose, sur le côté ouest.

En 1902-03, on a dépensé $1,000 en commençant la construction d'un brise-lames. L'ouvrage, tel qu'il existe, mesure 119 pieds de longueur, 19 pieds de largeur et de 5 à 12 pieds de hauteur ; il est à caissons en bois rond, solidement bâtis, garnis de défenses, chargés de lest et bordés à joints clos sur la face du côté de la mer.

En 1903-4, la somme de $1,701.61 fut dépansée pour construire un prolongement au brise-lames. La nouvelle pile a 100 pieds de long, 19 pieds de large au sommet, et de 12 à 15 pieds de haut ; elle est solidement construite en caissons lambrissés sur le parement du large, et remplis de pierre.

En 1904-05, la somme de $2,367.47 a été dépensée pour prolonger le brise-lames. Une pile en caissons a été construite, 100 pieds de long, 19 pieds de large et de 14 à 16 pieds de haut ; sur le côté de la mer, elle est lambrissée à joints clos et un garde-lames de 4½ de haut a été construit.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $5,069.08.

Les grandes mers montent de 12 pieds, les mortes mers de 10 pieds.

WEST ARICHAT.

West Arichat (Arichat-Ouest) est un petit havre sûr situé sur le côté sud de l'île Madame, abrité au sud et à l'ouest par l'île Creighton et par un brise-lames entre l'île et la terre ferme.

Brise-lames.—Le brise-lames a 1,211 pieds de long; une partie, 888 pieds, fut construite par le gouvernement provincial en 1867, l'autre, par ce ministère en 1874. Il est bâti en caissons de bois rond à parements ouverts et remplis de lest. Le tablier est à 11 pieds au dessus du fond, lequel est à sec à l'eau basse, excepté près de l'ouverture de 25 pieds entre le vieil et le nouvel ouvrage; à l'eau haute le sommet est 6 pieds au dessus de l'eau.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, la somme de $848.40 a été dépensée pour acheter des matériaux et reconstruire l'ouvrage sur le côté est de l'ouverture.

Jetée.—La somme de $3,000 fut votée par le Parlement pour construire une jetée à cet endroit; cette jetée sera construite à Rosdet Point, sur le côté nord de l'entrée du havre. Le 23 de mai 1905, les plans et devis furent soumis pour être approuvés.

WEST BAY (SUD).

West Bay (sud), comté de Richmond, est sur le côté sud de la baie Ouest (West Bay), le bras sud du lac Grand Bras d'Or.

" Les Pointes " ainsi appelées, à cause du nombre de pointes de terre qui projettent dans le côté sud de West Bay, est un établissement épars, s'étendant le long de la rive sur une distance de 4 milles, et le centre de l'établissement est environ 12 milles à l'est du port de West Bay et 15 milles au nord du canal Saint-Pierre.

Le 1er de septembre 1903, un contrat fut passé, pour $2,980, pour la construction d'un quai aux " Pointes ", 250 pieds de long, 20 pieds de large, avec une profondeur d'eau de 12 pieds à l'extrémité du large.

L'ouvrage commença le 13 de juin 1904 et à la fin de l'exercice financier, 1903-04, les pilotis de support et d'ancrage étaient posés, les traversines du plancher étaient en place, les douze chevalets du large étaient assujettis et pourvus de moises, etc., et la culée en caissons était en partie chargée de lest.

L'ouvrage a été terminé le 26 de juillet 1904.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05 est de $1,335.

WEST BERLIN.

West Berlin est un établissement de pêche situé à environ 9 milles à l'est de Liverpool; sa population est d'environ 400 habitants. L'anse intérieure, où les pêcheurs mettent leurs bateaux à l'abri, est séparée de l'Atlantique par une barre de galet d'environ 800 pieds de long. Comme cette barre était menacée de destruction par la mer, le ministère en 1899-1900, construisit des ouvrages de protection en caissons de bois rond, chargés de pierre, 387 pieds de long, 6 pieds de large au sommet, et d'une hauteur variant de 5 à 10 pieds.

La dépense totale fut de $1,484.43.

La mer ayant commencé à miner la grève au-delà des ouvrages de protection, il fut décidé de prolonger ces derniers.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $1,304.66 a été dépensée en rapport avec ces travaux. Le prolongement, tel que construit, a 240 pieds de long, 8 pieds de large au sommet et 12 à la base, avec une hauteur moyenne de 9 pieds; il contient environ 21,600 pieds cubes de caissons, chargés de pierre, garnis de défenses et bien assujettis.

Les grandes mers montent de 7 pieds, les mortes mers de 5 pieds.

WEST CHEZZETCOOK.

Chezzetcook Ouest, comté de Halifax, est situé sur le côté ouest de l'anse de Chezzetcook, qui est à 16 milles environ à l'est du port de Halifax. L'anse a une largeur de trois quarts de mille à son embouchure, s'étend sur une distance de cinq milles et sert de décharge à plusieurs petits lacs. La population de ce village est de sept cents à mille habitants dispersés le long de la rive ouest de l'anse; leurs principales occupations sont la pêche, l'agriculture et le commerce de bois. L'anse est peu

profonde et à mer basse il y plusieurs bancs de sable et de vase qui sont découverts. Cependant, à marée basse, il y a un petit chenal tortueux de 6 à 8 pieds de profondeur où peuvent passer les goélettes et bateaux-pêcheurs.

En 1882, le ministére y construisit un brise-lames au coût de $11,160,97. Cette construction devait surtout servir à précipiter le courant et charroyer le gravier et la vase qui obstruait l'entrée du chenal. Le brise-lames fut construit dans la direction ouest à partir de l'extrémité sud de l'île Conrod, qui forme le côté ouest du chenal qui entre dans l'anse. A cet endroit le chenal a 1,500 pieds de large à mer haute, et il n'y a actuellement que 600 pieds depuis la construction du brise-lames. Ce rétrécissement du chenal a pour effet de donner beaucoup de force au courant au baissant et au montant de la marée et de charroyer le sable fin ; ce qui a pour effet de donner une profondeur d'eau de 4 à 6 pieds près du retour en L.

Le brise-lames a une longueur totale de 1,100 pieds, dont 900 pieds sont à angle droit avec le chenal et les 200 autres pieds forment un retour parallèle au chenal. A l'extrémité sud du retour en forme de L, il y a de plus une pile de 30 pieds carrés, lambrissée avec des piéces de cinq pouces placées à joints clos. Le reste du brise-lames est en caissons à parements ouverts, remplis de lest, et de 15 pieds de largeur au sommet avec côtés ayant une pente de 1 dans 5.

Au printemps de 1895 des tempêtes violentes endommagèrent le dessus du quai sur une longueur de 363 pieds ; et en septembre de la même année une somme de $500 fut dépensée pour reconstruire cette longueur de 363 pieds. Dans l'automne de 1897 une autre tempête produisit encore des dommages semblables et démontra que le brise-lames était mal situé, qu'il aurait dû être lambrissé à joints clos ou entouré de pilotis du côte du large. Dans le cours de l'été et de l'automne de 1898, un montant de $999.80 fut dépensé pour reconstruire une longueur de 235 pieds du brise-lames sur une hauteur de deux a quatre pièces ; on plaça en même temps un lambrissage à joints clos sur une longueur de 288 pieds, Ces réparations n'étaient pas suffisantes puisqu'en janvier 1900 la partie non lambrissée fut partiellement détruite sur une longueur de 175 pieds. Durant le cours financier de 1900, une somme de $300 fut dépensée pour réparer ces dommages ; mais ce ne fut que l'année dernière que les réparations furent complétées avec un montant de $496.59. Le brise-lames est maintenant tout lambrissé et le plancher a été entièrement renouvelé. De plus on a renforcé l'extérieur du brise-lames en y jetant un amas de pierres perdues et en y construisant un éperon en pierres et fascines pour retenir le sable mouvant. Cette construction de pierres et fascines a été cause que le sable s'est accumulé sur une grande étendue et protège ainsi le corps principal du brise-lames. Le bois qui a servi à lambrisser le brise-lames est de l'épinette et de la pruche de la meilleure qualité et a été équarri à la main.

En 1904-05, la somme de $2,931.79 a été dépensée pour prolonger l'" L " du brise-lames, L'ouvrage a 80 pieds de long, et consiste en une fondation en pierre et fascines, 20 pieds de haut, s'étendant jusqu'à un pied au-dessous de l'eau basse, surmontée d'une pile en caissons, 12 pieds de large, 6 pieds de haut et 40 pieds de long.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $17,215·57.

West Woods Harbour.

West Woods Harbour, comté de Shelburne, est un petit village d'environ 200 habitants, situé deux milles à l'ouest de Middle Woods Harbour.

Il n'y avait ici aucun moyen de débarquer les marchandises et l'on était obligé d'aller à 6 ou 7 milles, le port le plus rapproché, pour y chercher les provisions, etc.

Durant l'exercice de 1903-4, le ministère dépensa une somme de $686.93 pour construire, en partie, un quai à cet endroit.

Ce quai aurait été complété avant la fin de l'exercice financier, si nous avions pu nous procurer plus facilement les matériaux requis, et si le coût de transport n'avait été si élevé.

Lorsque ce travail sera complété, il consistera en une levée ou approche en pierre de 18 pieds de long ; deux piles en caissons, chacune 20 pieds de long, et deux travées de 15 pieds, faisant une longueur totale de 98 pieds. La levée en pierre aura 24 pieds

de large et 9 pieds de haut, à son extrémité extérieure ; l'ouvrage en piles et travées aura 20 pieds de large et 16 pieds de haut, au bout du large.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la somme de $292.82 a été dépensée pour finir les travaux.

La pile du large est placée directement sur le bord du chenal, et est facile d'accès en tout temps de la marée. La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $979.82.

Les grandes mers montent de 10 pieds, les mortes mers de 7 pieds.

WHITE HEAD.

White Head, comté de Guysboro, est un établissement de pêche situé sur le côté ouest de White Haven, un des plus beaux havres de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, situé environ 14 milles à l'ouest de Canso.

Le Parlement, à sa dernière session, vota une somme de $4,100 pour construire un quai à White Head, 16 pieds de long, 20 pieds de large, avec un L de chaque côté du bout du large, 20 x 20 pieds, formant un T, où, à l'eau basse, il y aura 16 pieds d'eau.

Des plans et devis furent préparés pour un quai en piles et travées, avec une culée en pierre longue de 60 pieds.

Des arrangements furent faits pour se procurer le bois nécessaire, mais au 30 de juin 1905, il n'avait pas encore été livré.

Une somme de $980.23 a été dépensée pour construire la culée et pour se procurer le fer nécessaire dans la construction du quai.

WHITEWATER.

Whitewater, comté de King, est un petit village de 200 à 300 habitants, s'occupant de culture et de l'industrie du bois ; il est situé sur le côté ouest du Bassin Minas, environ trois-quarts de mille au sud du Cap Blomidon, et dix milles au nord-est du village de Canning.

En 1897-98, le ministère construisit, à la journée, un quai à cet endroit au coût de $3,999.08. Ce quai a 285 pieds de long, 20 pieds de large, avec un L à l'extrémité du large de 35 pieds de long. La profondeur de l'eau, au bout du large, est de 17 pieds, à l'eau haute des marées ordinaires du printemps. C'est une construction en piles et travées ; les piles sont en caissons d'une longueur de 19 pieds, les travées ont 14 pieds de long.

En 1901-02, la somme de $249.95 fut dépensée pour construire une pile en caisson, 40 pieds de long, 10 pieds de large et 12 pieds de haut, sur le côté nord de la partie attenante au rivage, pour remplacer une vieille pile qui protégeait le rivage.

En 1902-03, une somme de $881.98 fut dépensée pour remplir avec du caisson les deux travées du large, et pour construire une petite pile, 10 x 10 x 10 pieds, à l'extrémité attenante au rivage, pour servir de mur de soutènement à l'approche.

En 1904-05, la somme de $404.24 a été dépensée pour renouveler le plancher du quai, y compris quelques traversines et pièces de couronnement.

Les grandes mers montent de 40 pieds, les mortes mers de 34 pieds.

WHITE COVE.

White Cove, comté de Digby, est un établissement de 200 à 300 habitants qui s'occupent principalement de pêche et d'agriculture ; il est situé sur le bord de la baie Sainte-Marie, environ 5 milles au sud de Weymouth.

En 1903-04, le ministère dépensa une somme de $1,839.66 pour prolonger et réparer un vieux quai en caissons.

La nouvelle pile a 38 pieds de haut ; elle est solidement construite en caissons de de bois rond. Les 100 pieds suivant, en allant vers le rivage furent aussi défaits et reconstruits, et le quai, sur sa longueur entière, 260 pieds, fut nivelé avec du gravier.

En 1904-05, la somme de $1,004.01 a été dépensée pour construire un prolongement de 30 pieds de long, 38 pieds de large, et de 19 à 21 pieds de haut, en caissons du genre ordinaire.

WHYCOCOMACH.

Whycocomagh, comté d'Inverness, est un village sur le côté nord d'une baie du même nom à la tête du chenal de Saint-Patrice, un des bras du lac Bras d'Or.

On a acheté un quai privé à cet endroit, ainsi qu'un entrepôt et un droit de passage au chemin public en 1897-98 ; on l'a réparé et prolongé durant les années 1898-1900. Il mesure 228 pieds de longueur, dont 144 pieds en ouvrage de pierre, 21 pieds de large, et 84 pieds en pilotis (large de 25 pieds sur 59 pieds de long, et 60 pieds de large sur les 25 pieds extérieurs), bâti sur les restes d'une vieille construction à piles et ouvertures. La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure est de 12½ pieds au niveau bas du lac, et 13½ pieds lorsqu'il est haut.

En 1902-03, on a dépensé $450 pour réparer les côtés et les bouts des 50 pieds extérieurs de l'approche et pour mettre de niveau et réparer le plancher de l'entrepôt.

Durant l'exercice terminé le 30 de juin 1905, la somme de $499.98 a été dépensée pour compléter les réparations commencées en 1902-03 ; le tablier de la tête du quai fut renouvelé, l'approche exhaussée et l'entrepot réparé.

WINDSOR.

Windsor, chef-lieu du comté de Hants, avec sa population de 4,500 âmes, est une importante ville sise à l'entrée de l'estuaire de l'Avon sur le chemin de fer D. A., à 46 milles au nord-ouest d'Halifax.

Dans le voisinage sont des carrières considérables de gypse dont environ 120,000 tonnes sont expédiées annuellement aux Etats-Unis.

Une couple de millions de pieds de bois sont aussi compris parmi les exportations par eau. A venir jusqu'à il y a environ douze ou quatorze ans les quais de la ville n'avaient comparativement pas à souffrir de la boue, et, aux grandes marées, les gros navires pouvaient venir y accoster pour y prendre ou y laisser leurs cargaisons. Depuis quelques années, probablement en partie par suite de la construction d'un nouveau pont public, la boue s'est accumulée auprès des quais en volume tellement considérable qu'il n'est permis qu'au moment des plus fortes marées, aux vaisseaux d'un tonnage moyen, d'arriver jusqu'à ces quais

Dans le but de dégager ces quais de cette boue, le ministère, en 1897-98, commença la construction d'un barrage, s'étendant, en bas du courant, depuis le coin de la culée du pont de Falmouth, à un angle de 45° avec le pont. Le barrage est formé, au fond, de fascines chargées de pierres, et au sommet d'un ouvrage en caissons. L'épaisseur des matelas en fascines, y compris la pierre est de 3 à 4 pieds ; la hauteur moyenne du caisson principal est de 5 à 8 pieds, et la hauteur uniforme du caisson supérieur en forme de "A" est de 7 pieds. Les côtés en talus de la partie supérieure de ce barrage sont lambrissés en madriers de bois dur de 3 pouces, et la crête est couverte d'une bande angulaire d'acier de 6 x 6 pouces x $\frac{3}{8}$ de pouce, fixée avec des boulons. L'ouvrage repose sur les sables mouvants, et, vu la rapidité du courant au moment du flux et du reflux et la différence de niveau entre la haute et la basse mer—environ 40 pieds—les travaux se sont exécutés au milieu de difficultés remarquablement grandes.

Durant l'exercice financier expirant le 30 juin 1901, ce barrage a été complété jusqu'à sa longueur déterminée de 600 pieds.

Durant l'exercice financier de 1901-02, le département a dépensé la somme de $2,725.93 pour prolonger l'ouvrage d'une longueur additionnelle de 100 pieds, et pour faire des réparations. Le barrage a pour effet de concentrer le reflux sur le côté de Windsor et d'enlever la boue des quais, mais cette opération est plus lente qu'on ne l'espérait.

En 1903-4, la somme de $97.71 fut dépensée pour renouveler du lambrissage de bois dur à l'extrémité extérieure du barrage, qui avait été emporté ou brisé par la glace de l'hiver précédent.

Durant l'exercice financier de 1904-05, la somme de $53.07 a été dépensée pour replacer du lambrissage de bois dur enlevé par la glace de sur le barrage pendant l'hiver précédent.

Les grandes mers montent de 40 pieds, les mortes mers de 36 pieds.

WOLFVILLE.

Wolfville est un village d'environ 2,000 habitants, situé sur la rive droite et près de l'embouchure de la rivière Cornwallis, qui se jette dans l'angle sud-ouest du bassin de Minas. C'est une station importante du chemin de fer Dominion Atlantic, à mi-chemin entre Annapolis et Halifax, 64 milles de Halifax et 66 milles de Annapolis, et à 7 milles à l'est de Kentville ; c'est aussi le chef-lieu du comté de King.

En 1900 01 (le contrat est daté du 12 mai 1900, l'ouvrage terminé en décembre 1900) le ministère fit construire un quai sur la rive droite de la rivière, près de son embouchure, et à une distance d'environ un demi-mille du village. L'approche du quai se compose d'un terrassement de 144 pieds de long, 26 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 5 pieds. Le quai proprement dit, construit en pilotis, a 152 pieds de long, 36 pieds de large, y compris le talus de 10 pieds de large du côté sud. A son extrémité du large il y a un retour en forme de L de 82 pieds de long : ce qui donne une façade totale de 116 pieds sur le chenal de la rivière. Le retour a 40 pieds de large et de 48 à à 49½ pieds de haut sur cette face. Il y a à cet endroit 46 pieds d'eau aux grandes marées. A mer basse des grandes marées, le chenal a une profondeur de 4 à 6 pieds et l'eau est presque douce.

En 1902-03, le chenal de la rivière changea de cours, s'approchant du rivage, ce qui causa un affouillement à l'extrémité extérieure du quai, et diminua de moitié la force des deux rangs extérieurs de pilotis qui furent presque déracinés. Pour remédier au dommage, on construisit du caissonnage dans les ouvertures, entre les deux rangs extérieurs de pilotis et l'extrémité de L ainsi qu'à l'extrémité opposée du quai, le long du plan incliné. Ces travaux ne purent arrêter l'affouillement, et le ministère décida de defaire l'extrémité extérieure du quai, sur une longueur de 118 pieds et une largeur de 20 pieds, puis de reconstruire sur le côté intérieur de L. L'ouvrage, commencé le 1er octobre, fut poussé vigoureusement jusqu'au 24 de décembre, alors qu'il fallut suspendre les travaux, à cause du froid, et de la glace qui s'accumulait rapidement.

L'hiver de 1903 04 fut l'hiver le plus rigoureux que nous ayons eu depuis bien des années, aussi se forma-t-il plus de glace autour des pilotis et des piles, que nous n'en avions jamais vue depuis la construction du quai ; la conséquence fut que la force de flottaison de cette glace, aidée par l'affaiblissement du pilotis, causé par l'affouillement, fut telle que l'L en entier fut levé de 5 à 8 pieds, le 3 mars 1904 pendant une marée d'une force exceptionnelle. Quelques jours après, toute la partie du large du quai, y compris l'L, fut détruite et emportée par la mer.

En 1903-04, la somme de $1,768.89 fut dépensée pour les travaux ci-haut mentionnés, et, après la destruction du quai, pour sauver autant de bois que possible.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, une somme de $78.80 a été dépensée pour la garde du bois sauvé des ruines, et $2,565.11 pour commencer la construction d'un quai en caissons. Au 30 juin 1905, environ deux tiers de l'ouvrage étaient construits.

Les grandes mers montent de 48 pieds ; les mortes mers, 40 pieds.

YARMOUTH (BARRE DE).

Yarmouth, le chef-lieu du comté de Yarmouth, est située à l'extrémité sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse. C'est une ville prospère de 7,000 âmes, et, après Halifax, la plus grande et la plus importante de la Nouvelle-Ecosse. Elle est le terminus du chemin de fer Dominion Atlantic et est devenue les quartiers généraux de la Yarmouth Steamship Company, et les magnifiques navires que ces deux compagnies ont fait construire, sur les chantiers de la Clyde, font régulièrement le voyage de Boston. Il y a plusieurs importantes manufactures à Yarmouth, mais la principale occupation de cette ville se trouve dans la navigation, et on y signale un plus fort tonnage que dans presque toutes les autres cités du Canada.

A marée basse, le havre de Yarmouth, où les hautes marées atteignent 16 pieds, et les mortes eaux 13 pieds, ne consiste guère qu'en bas fonds, marécages de boue recouverts d'herbages. Le havre est formé par une succession de grèves de galet et de sable

(appelées Stanwood Beach) réunies ensemble sur une étendue d'un mille et réunissant l'extrémité nord de l'île du cap Fourchu, longue également d'un mille, avec l'extrémité sud de Stoney Point sur la terre ferme, et sépare le havre de la baie de Fundy.

En 1867, on s'aperçut qu'une partie de la grève entre le cap Fourchu et Stony Point se détériorait graduellement et qu'à moins de remédier à cet état de choses, il était à craindre que la mer ne détruisit la grève et avec elle, le havre. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse entreprit, en 1867, des travaux pour protéger cette grève en construisant des caissons sur 200 pieds de longueur à Stony Point. Entre 1873 et 1875, le ministère des Travaux publics construisit les 2,800 pieds de travaux de protection qui restaient à compléter pour atteindre le cap Fourchu, et ajouta des contreforts pour arrêter le mouvement du gravier.

De 1875 à 1888, les travaux de protection, bien que solidement exécutés au moyen de caissons remplis de pierre et renforcés par des pilotis sur leurs faces exposées à la mer, durent subir des réparations et être encore renforcés. En plus, les dépenses dépassèrent la somme de $25,000

De 1888 à 1896, les travaux de protection ne subirent aucune réparation, se délabrèrent et se démolirent graduellement sous la poussée de la mer qui s'y ouvrit plusieurs brèches. Durant l'exercice de 1896-97, la somme de $2,983.62 fut dépensée pour faire les réparations les plus urgentes, et, en 1897-98, une nouvelle somme de $3,234.51 fut affectée à continuer et à compléter ces réparations. Cette dernière somme fut employée à refaire les travaux sur une longueur de 50 pieds à l'extrémité est de la chaussée, et à construire un contrefort d'une longueur de 175 pieds, à angle droit avec cette même extrémité. Ce contrefort de 25 pieds de largeur et 11 pieds de hauteur est solidement fait de caissons de bois remplis de pierres. Le but poursuivi par cette construction était de protéger la grève à la partie nord-est du corps principal des travaux de protection en accumulant les galets et en brisant les vagues avant que celles-ci ne pussent employer leur puissance contre la grève proprement dite. Le résultat poursuivi a été admirablement atteint, car les sables se sont accumulés sur une épaisseur de 14 pieds au point de jonction du contrefort et du corps principal de la chaussée.

En 1898-99, la somme de $300 fut dépensée pour réparer une brèche petite mais sérieuse, mesurant 29 pieds de long, et ouverte au bas de la face externe des travaux de protection, et pour couvrir le sommet des travaux sur une étendue de 430 pieds avec du madrier de pruche de 3 pouces, afin d'empêcher les vagues de charrier le lest en passant.

En 1899-1900, la somme de $970.27 fut dépensée pour réparer deux ou trois brèches peu considérables mais sérieuses sur la face des travaux exposée à la mer et pour recouvrir le sommet de la chaussée en madrier de 3 pouces, sur une étendue de 670 pieds, pour empêcher la mer d'enlever le lest.

En 1900-1901, la somme de $3,389.70 fut dépensée en réparations et additions. Les différents travaux avec leurs montants respectifs sont comme suit :—

(*a*) $142.43, pour réparer et remplir de lest une longueur de 60 pieds de la vieille construction.

(*b*) $2,798.50 pour prolonger vers l'ouest les travaux de protection sur une longueur de 514 pieds, une largeur de 8 pieds et une hauteur de 5 à 8 pieds ; le tout solidement construit en caissons de bois rond, lambrissés sur la façade du large et couverts sur le sommet avec des rondins bien fixés avec des boulons.

(*c*) $448.77, pour reconstruire sur une longueur de 50 pieds l'ancienne construction, près de son extrémité intérieure, qui avait été très avariée par une tempête violente, les 9 et 10 novembre 1900.

En 1902-3, on a dépensé $120.94 en légères réparations aux ouvrages de protectiou, telles que replacer quelques pièces de lambrissage à joints clos, renouveler quelques parties du tablier et boulonner de nouveau les parties détachées.

En 1903-4, une somme de $325.57 fut dépensée pour construire, sur les deux côtés de l'ouvrage de protection, une clôture de 1250 pieds de long, afin de rendre le chemin sûr pour les voitures. Quelques légères réparations furent aussi faites aux ouvrages de protection de la grève.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, la somme de $948.32 a été dépensée en réparations générales.

Les grandes mers montent de 15 pieds, les mortes mers de 12 pieds.

ILE DU PRINCE EDOUARD.

BAIE FORTUNE.

Le havre de la baie Fortune est situé sur le côté sud de la baie Rolls, sur la côte est de l'île, environ cinq milles au sud ouest de Souris, le terminus du chemin de fer de l'Ile du Prince Edouard.

Dans le but d'améliorer le chenal conduisant aux jetées situées à l'embouchure de la rivière 'Baie Fortuné, le gouvernement provincial construisit un petit brise-lames sur le côté est, de manière à rétrécir le chenal et augmenter la force du courant et, par ce moyen, creuser le chenal à travers la barre de sable, à l'entrée du havre.

En 1892-93-94, le ministère prolongea et répara le brise-lames, qui fut relié à la jetée, sur la pointe du banc, donnant ainsi au brise-lames une longueur total de 850 pieds, avec une largeur variant de 12 à 20 pieds.

Ces travaux ont, dit-on, donné de très bons résultats ; la profondeur de l'eau sur la barre a été augmentée et. aujourd'hui, les gros vaisseaux peuvent entrer facilement.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, la somme de $449.04 a été dépensée pour déposer du lest dans le brise-lames, où il s'était produit des tassements ; et pour construire un ouvrage de protection en fascines et pierre, 500 pieds de long, au bout du brise-lames attenant au rivage.

BAY VIEW.

La jetée à Bay View, comté de Queen, est située sur la rive est de la rivière Hope, près de son embouchure ; cette rivière se jette dans le havre de New London, environ $3\frac{1}{2}$ milles au sud-est de l'entrée du havre.

La longueur totale de cette jetée est de 509 pieds ; sa largeur, sur une distance de 409 pieds, à partir du rivage, est de 18 à 20 pieds, les autres 100 pieds vont s'élargissant, graduellement, jusqu'à ce qu'ils atteignent une largeur de 35 pieds à l'extrémité du large, où la profondeur est de 10 pieds, à l'eau basse, et $14\frac{1}{2}$ pieds à l'eau haute, des grandes mers du printemps. La jetée n'est pas exposée à la mer, mais étant trop basse, la chaussée sur le sommet est exposée à être endommagée par les grandes mers et les tempêtes.

Le 14 de novembre 1904, la jetée fut endommagée par une tempête, et, au printemps de 1905, une somme de $673.79 fut dépensée pour la réparer et renforcer ; des réparations générales furent faites ; de plus, un garde-lames fut construit sur le côté du large, avec pilotis de défenses, etc.

BEACH POINT.

Beach Point, comté de King, est située sur le côté sud de l'entrée du havre de Murray. Une barre de sable s'étend de la " Pointe ", dans une direction ouest, le long du chenal, sur une distance d'environ un mille, formant un petit bassin d'une profondeur d'eau de 3 à 5 pieds à l'eau basse, qui sert d'abri et de mouillage aux bateaux de pêche de l'endroit.

Cette barre de sable est à sec à l'eau basse, et mesure environ 500 pieds de largeur.

Durant l'exercice terminé le 30 de juin 1904, on creusa, sur la glace, un chenal à travers la barre ; ce chenal a 575 pieds de long, 10 pieds de large.

Durant l'hiver dernier, le chenal fut élargi et nettoyé ; il a maintenant 20 pieds de large, et a, jusqu'à présent, été d'un grand bénéfice aux pêcheurs de l'endroit.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $471.27.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $805.76.

BELFAST (JETÉE).

La jetée de Belfast, comté de Queen, dont le nom local est 'Haliday's Wharf', est située sur le côté sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon.

Cette jetée a été construite par le gouvernement provincial, avant la confédération, et transférée au gouvernement fédéral en 1883. En outre d'être d'une grande utilité aux habitants des environs, les steamers de la Prince Edward Navigation Coy. arrêtent à cette jetée trois fois par semaine, durant le temps de la navigation.

Elle a une longueur de 600 pieds avec une L de 145 pieds; les 440 pieds attenant au rivage ont 27 pieds de large, les 160 pieds du large et l'L ont de 30 à 32 pieds de large. La profondeur de l'eau, à la tête de la jetée, est de 8 pieds à l'eau basse du printemps, et 17 pieds à l'eau haute. Durant l'été de 1903, du dragage fut fait par ce ministère, afin d'améliorer les abords de la jetée et les endroits d'amarrage sur le côté intérieur.

Durant l'exercice financier de 1904-05, une somme de $1,749.40 a été dépensée pour reconstruire une longueur de 190 pieds de la partie intérieure de la façade est; 145 pieds de la façade ouest, et pour faire des réparations générales aux 440 pieds attenant au rivage.

CAMPBELL'S COVE.

Campbell's Cove, comté de King, est situé au sud de l'île, à environ 9 milles de East Point et à 14 milles au nord-est de Souris (terminus oriental du chemin de fer Prince-Edouard) et fut choisi, en 1872, par le gouvernement provincial pour y construire un petit brise-lames isolé de 300 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, sur le récif qui s'étend de la pointe ouest de l'anse. Les industries de la pêche et de l'agriculture établies dans les environs ont retiré de grands avantages de ce travail, en même temps que les bateaux de pêche surpris par le mauvais temps y trouvaient un refuge.

Lorsque des réparations devinrent nécessaires en 1882-83, le ministère les exécuta en entier, réunit en outre le brise-lames à la grève et construisit une allonge de 250 pieds, donnant à l'ensemble de l'ouvrage une longueur de 620 pieds et créant une petite zône de refuge de 4 pieds de profondeur aux basses eaux des grandes marées qui, ici, s'élèvent à 4 pieds.

Les réparations et les travaux supplémentaires exécutés par le ministère ayant été faits avec beaucoup de solidité, l'ouvrage, en dépit de sa situation exposée, se maintint en bon état jusqu'en 1899, alors qu'on s'aperçut qu'il était nécessaire de faire de légères réparations au plancher et aux défenses. Après cette date, cependant, eu égard surtout à l'affaiblissement des parements causé par les tarets, le brise-lames fut avarié par plusieurs tempêtes successives, et malgré les grandes réparations faites en 1895, une tempête en 1899 emporta une longueur de 80 pieds de la partie construite par le gouvernement provincial, en outre d'une longueur de 50 pieds qui fut détruite quelque temps après; ce qui rendit nécessaire la reconstruction de l'ouvrage.

L'ouvrage fut réparé et reconstruit en 1900-01 et 1901-02.

Durant la tempête du 14 novembre 1904, la partie intérieure du brise-lames fut endommagée, ainsi qu'une longueur de 50 pieds sur la façade du large. La somme de $471.09 a été dépensée pour acheter les matériaux nécessaires aux réparations.

CANOE COVE.

Canoe Cove, dans le comté de Queen, est situé du côté sud de l'île et est à 18 milles de distance par eau de Charlottetown et à 10 milles à l'est de Crapaud. C'est une petite anse le long de la côte qui sert d'abri aux bateaux lorsque le vent vient du sud-est à l'ouest, en même temps qu'elle est protégée contre les vents du nord par un récif qui s'étend de la pointe du côté ouest.

Pour offrir une meilleure protection à la place, attendu qu'elle est exposée des côtés sud-et sud-ouest, la construction d'un brise-lames ayant été décidée, l'ouvrage fut commencé vers le milieu d'avril 1901, et une longueur de 100 pieds était construite, lorsque

les travaux furent suspendus pour l'hiver. La construction fut reprise vers le 1er de juin et à la fin de ce mois, clôture de l'année fiscale, la portion du fond, d'une longueur additionnelle de 100 par 32 pieds de large, ayant en moyenne 4 pieds de haut, était à peu près prête à mettre en place.

L'ouvrage, tel que bâti, est isolé, son extrémité intérieure étant à environ 500 pieds de la pointe de l'anse sur le côté est, et sa ligne de direction étant vers l'ouest, il repose dans une profondeur de 4 à 5 pieds à l'eau basse des marées ordinaires, ou de 12 à 13 pieds à l'eau haute des grandes marées, au-dessus desquelles son sommet est à 5 pieds, faisant sa hauteur totale de 17 à 18 pieds, sa structure se trouvant à 1 pied au-dessus de l'eau basse ; il a une largeur de 32 pieds s'inclinant 1 dans 12 sur les côtés, cette déclivité sur le côté du dedans se continuant jusqu'au sommet de l'ouvrage, mais à l'extrémité du dehors ou du côté de la mer, la déclivité du talus est de 1 à 1, la face étant lambrissée avec du madrier de bois franc de 4 pouces, le dessus finissant à une largeur de 19 pieds.

Au 1er de juillet 1905, les 100 pieds extérieurs étaient complétés ; le lambrissage sur la façade inclinée, le plancher, etc., furent posés au coût de $764.88, ce qui fait, avec les comptes non payés de l'année précédente et se montant à $223.30, une dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, de $988.18.

CHINA POINT.

La jetée de China point, dans le comté de Queen, est située sur le côté ouest de la rivière Orwell, près de son entrée dans la baie d'Orwell.

Originairement construite par le gouvernement local, elle passa en 1884 sous le contrôle du gouvernement fédéral alors qu'un paiement de $3,436.47 fut fait au gouvernement local pour le rembourser des sommes dépensées en réparations, entre cette date et 1873, quand l'île entra dans la Confédération. Cette jetée a une longueur totale de 426 pieds ; elle consiste en une approche de 140 pieds de long, de six piles séparées par des travées, et d'une tête de quai ayant 72 pieds de front sur le chenal et 37 pieds de large. A son extrémité extérieure il y a 14 pieds d'eau à marée basse ou 22 pieds à mer haute des grandes marées qui montent 8 pieds.

Depuis que cette jetée a passé sous le contrôle de ce ministère, le bout du large a été reconstruit et des réparations ont été faites, de temps à autres, à la partie attenant au rivage.

Il est présentement nécessaire de réparer la pile près du rivage et les travées attenantes ; à la fin de l'exercice financier de 1904-05, une somme de $294.77 avait été dépensée pour acheter les matériaux nécessaires pour ces réparations.

GRAHAM'S POND.

Graham's Pond, dans le comté de King, est situé sur la côte est de l'île, environ 5 milles de l'entrée de la baie Cardigan, et environ à la même distance au nord du port Murray.

L'étang est long à peu près d'un demi-mille et large de 600 à 800 pieds, ayant généralement et à une petite distance en dedans de son entrée, une eau profonde de 6 à 8 pieds, à son niveau ordinaire, lequel est généralement de $1\frac{1}{2}$ à 2 pieds au-dessus du niveau bas des petites mers ordinaires ou de 3 à $3\frac{1}{2}$ pieds au-dessous de l'eau haute des grandes mers, qui montent ici de 5 pieds.

Durant 1900, le ministère de la Marine et des Pêcheries pratiqua un nouveau chenal dans l'étang afin de permettre aux bateaux d'y entrer à toute phase de la marée ; mais ce nouveau chenal fut rempli presqu'à son état primitif par les tempêtes de l'automne et du printemps. Suivant les ordres du ministère, à l'automne de 1901, nous avons fait des travaux de protection en fascines et pierre, ce qui a été très effectif parce que le chenal a conservé le cours désiré et que les bateaux eurent ainsi un abri contre les tempêtes.

Suivant le désir pressant des résidents du district, nous avons fait à cet endroit, durant l'exercice de 1902-03, une dépense de $500. Le fascinage, du côté sud du nou-

veau chenal, qui avait une longueur de 90 pieds, a été prolongé de 100 pieds vers le dehors, et un fascinage long de 150 pieds a été fait sur le côté nord.

En 1903-4, une somme de $499.84 fut dépensée pour prolonger les travaux, sur les côtés du chenal, jusqu'à une longueur de 280 pieds.

En 1904-05, deux longueurs de 60 pieds furent ajoutées aux travaux sur les deux côtés du chenal.

Les jetées ont, à présent, une longueur de 340 pieds et une largeur de 15 à 20 pieds.

GRANDE RIVIÈRE.

La Grande Rivière, ou la rivière Ellis, se jette dans la baie de Richmond, environ 7 milles au nord-est de Wellington, un point d'arret sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Durant les années de 1880-81-82, le gouvernement local construisit un quai sur la rive nord de la Grande-Rivière, prés de son embouchure, au coût de $4,618.60, Ce quai a 654 pieds de long, 22 pieds de large : il est composé d'une culée de 530 pieds de long ; deux piles de 31 et 44 pieds, respectivement, et des travées intermédiaires, chacune 25 pieds de long.

L'ouvrage est construit en caissons de bois équarri à joints clos, remplis de pierre et fascines ; le sommet de la pile extérieure est recouvert d'un tablier en madrier, mais celui de la culée est fini en glaise et gravier.

Le gouvernement local ayant négligé de faire les réparations nécessaires, ce quai tomba dans un délabrement tel qu'il devint entièrement inutile au commerce A la fin de l'année 1902, il fut transféré au gouvernement fédéral qui prit des mesures immédiates pour faire les réparations les plus urgentes.

Durant la session de 1903, le Parlement vota une somme de $1,500 pour reconstruire le quai.

Les travaux commencèrent à bonne heure au printemps de 1904, et à la fin de l'exercice financier, le sommet de la culée, 530 pieds de long, avait été reconstruit ; 132 pilotis de défenses avaient été enfoncés sur les deux côtés de la culée, et une approche en pierre et terre, 16 pieds de long, avait été construite.

Des plans et devis furent préparés et des soumissions demandées pour la reconstruction, etc., du bout du large ; le contrat fut adjugé à MM. McNeil, Arsenault et Pembroke, pour la somme de $3,115.

Les travaux commencèrent au printemps et, à la fin de l'exercice financier, le 30 de juin 1905, étaient déjà très avancés, c'est-à-dire qu'environ les deux tiers de l'ouvrage étaient construits.

MIMINIGASH.

Le havre de Miminigash, comté de Prince, est situé sur la côte nord-ouest de l'île, à environ 15 milles du "cap-nord" et 18 milles de la "pointe-ouest." Avant d'être amélioré par le ministère, cet endroit n'était qu'un des bas-fonds nombreux qui, le long de la côte, se déversent dans le détroit de Northumberland, et dont le chenal ou les passes sont constamment travaillés par les sables ou modifiés par des grandes brises ou même complètement obstrués. Cependant, cet endroit étant sur une grande étendue, protégé par le récif Miminigash, arête de rocher longue de près d'un mille, et placée parallèlement à la côte, à un demi-mille environ de celle-ci, il offrait plus d'avantages que les autres endroits similaires et était généralement fréquenté par les pêcheurs pendant les mauvais temps. Ce fut donc lui qui, après inspection, fut choisi par le ministère pour servir de havre, et les travaux commencèrent en 1878. Ces travaux, à la fin de 1877-78, consistaient en jetées ou brise-lames placés de chaque côté de la passe dont la position fut ainsi immobilisée et dont la largeur fut maintenue à 56 pieds. Le brise-lames du côté nord mesurait 550 pieds, et celui du côté sud, 350 pieds ; on construisit aussi, à la base intérieure de ce dernier, un ouvrage de protection en caissons de 270 pieds de longueur pour résister à l'action des eaux et à la formation d'un nouveau chenal en arrière de l'ouvrage du sud, et de 350 pieds du côté du nord.

Durânt l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, une somme de $995.61 a été dépensée pour construire une pile en caissons, 120 pieds de long, environ 10 pieds de haut et d'une largeur moyenne de 15 pieds, située un peu au nord du brise-lames nord, sur la ligne de l'eau basse, et s'étendant vers le rivage jusqu'à la ligne de l'eau haute des marées du printemps. Cet ouvrage est dans le but d'empêcher le sable d'être transporté dans le chenal, par-dessus le brise-lames, tel qu'il arrive généralement durant les tempêtes de l'automne ; il a dit-on, déjà démontré son efficacité l'automne dernier ; sa hauteur est d'environ 4 pieds au-dessus du tablier du brise-lames. Une partie du chenal a été aussi creusée ; une tranchée a été faite, 150 pieds de long et 5 pieds de profondeur, à l'eau basse.

La dépense totale durant l'exercice de 1904-05, y compris $442.93 pour creusage, est de $1,435.54.

MINK RIVER.

La jetée de Mink River, ou Murray Harbour North, comté de King, est située sur le côté nord-est et près de l'embouchure de la rivière Mink, où elle se jette dans le havre de Murray.

La jetée a 400 pieds de long, et consiste en une approche ou levée de 200 pieds ; une section en piles et travées, 130 pieds de long et 20 pieds de large, et une tête de quai, 70 pieds long et 32 pieds de large, le tout construit en caissons de bois équarri et a joints clos.

Cette jetée est une de celles construites par le gouvernement local et dont le gouvernement fédéral prit charge en 1884. Elle était alors vieille et en mauvais état, et des réparations furent faites, en différents temps, pour la maintenir dans un état passable.

Durant le dernier exercice financier, 1904-05, la somme de $300.61 fut dépensée pour renouveler le plancher et les traversines de la pile du large et des trois travées attenantes ; pour poser des poteaux d'amarrage, réparer la chaussée sur l'approche et faire d'autres petites réparations urgentes.

A l'extrémité et sur les côtés de la pile du large il y a une profondeur d'eau de 6 pieds à l'eau basse, ou 12 pieds à l'eau haute du printemps.

Les grandes mers montent de 6 pieds.

MCPHERSONS (ANSE).

L'anse McPhersons, comté de King, est située sur le côté sud de la Grande Rivière, près de son embouchure, à l'intérieur de Morrison's Beach qui sépare la Grande Rivière de la baie Boughton. Le banc (Morrison's Beach) s'étend vers le nord jusque vis-à-vis d'Annandale, où il y a une traverse entretenue par le gouvernement local.

Un petit quai, construit sur la pointe du banc, servait de débarcadère aux habitants de la rive nord de la rivière et des environs ; mais dernièrement il est tombé en si mauvais état qu'il est devenu d'aucune utilité.

A la demande des habitants du district, le ministère entreprit de construire un quai dans l'anse, et des plans et devis furent préparés pour un quai de 700 pieds de long. Des soumissions furent demandées, et le contrat adjugé à M. Thomas Campbell, pour la somme de $8,999.

Les travaux furent commencés au printemps, et au 30 de juin 1905, l'approche, qui a 300 pieds de long, était terminée.

La dépense en 1904-05 est de $2,645.58.

NEW LONDON.

Le havre de New London, dans le comté de Queen, est sur la côte nord de l'île, environ 10 milles à l'est de l'entrée de la baie Richmond. Le havre a son entrée à environ 1,200 pieds de largeur ; il a 3 milles de longueur et presqu'autant de largeur. Il reçoit les eaux des rivières Hope, South West, Stanley et des Français, rivières qui sont navigables sur un court parcours et qui ont des quais d'où partent de grandes quantités de produits agricoles ; les districts environnants sont bien cultivés et très

fertiles. Le port est surtout employé comme station de pêche et port de refuge, ce pourquoi il est très convenablement situé ; les fonds de pêche du voisinage sont considérés comme les meilleurs du golfe Saint-Laurent.

Afin d'améliorer son entrée, qui est obstruée par une barre de sable mouvant, le ministère, en 1878, commença des travaux qui consistent aujourd'hui en brise-lames ou travaux de protection sur la grève de chacun de ses côtés ; celui de l'est a une longueur de 1,120 pieds et celui de l'ouest 460 pieds ; le but de leur construction était d'allonger et préserver les battures de sable et par là confiner le courant de façon à augmenter son usure de la dune. Nous avons obtenu un résultat des plus satisfaisant ; la profondeur de l'eau basse dans le port est de 6 pieds à l'eau basse et de 12 pieds à la même eau sur la dune, créant par là un des meilleurs ports sur le côté nord de l'île ; depuis sa construction le brise-lames ouest n'a souffert aucun dommage ; celui de l'est, cependant, exposé à une très forte marée, à l'action de la glace mouvante, et parfois à une très forte mer, exige presque chaque année quelque dépense pour son entretien. Durant l'année fiscale 1902-03, nous avons dépensé $745.93 pour en rebâtir, 50 pieds de long, réparer une partie longue de 200 pieds et poser de nouveaux boulons dans le bordage de sa pile extérieure.

En 1904-05, la somme de $749 fut dépensée pour déposer du lest à plusieurs endroits où l'ouvrage avait tassé ; pour réparer le lambrissage de la pile extérieure ; pour reconstruire une longueur de 80 pieds du bout attenant au rivage et renforcer l'extrémité du large du brise-lames ouest.

Le 3 de mai 1904, un contrat fut passé pour la construction d'une "jetée" ou barrage de déviation, sur le côté ouest de l'entrée, environ 1,000 pieds en dedans, au sud-ouest du brise-lames de l'ouest.

Le but de ce nouveau travail est d'augmenter la profondeur de l'eau sur les hauts fonds, à la jonction des rivières des Français et South West. Ce barrage aura une longueur de 550 pieds, finissant près de l'extrémité intérieure du haut fond ; les 300 premiers pieds seront construits en caissons de bois rond à parements ouverts, 12 pieds de large et solidement remplis de lest, et pourvus de pilotis de défense à tous les 10 pieds, sur chaque côté ; les 200 pieds suivants auront une largeur de 17 pieds et seront construits de fascines, pieux et pierre ; les 50 pieds du large seront de construction semblable mais auront une largeur de 23 pieds.

L'ouvrage commencé le 2 de juin 1904, fut terminé le 5 octobre de la même année,

Le coût total de l'ouvrage est de $6,172.50, y compris $272.50 pour surintendance.

La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $5,461.25.

CARDIGAN, NORD.

La jetée de Cardigan, nord, comté de King, est située sur le côté nord de la rivière Cardigan, à 5 milles à peu près de Cardigan Bridge, station sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et est un des quais de l'Ile du Prince-Edouard dont le contrôle fut assumé par le gouvernement fédéral en 1884-85, alors qu'une somme de $2,732.70 fut payée au gouvernement local pour le rembourser de l'argent dépensé pour l'entretien de l'ouvrage entre 1873, date de l'entrée de l'Ile dans la Confédération, et le temps où le département en prit charge.

La jetée a une longueur de 381 pieds, consistant en une culée de 100 pieds de long et en 8 caissons avec des travées interposées ; elle est de 23 à 25 pieds de large au caisson extérieur ou tête de quai, lequel a une largaur de 32 pieds ; les caissons sont de 19 à 25 pieds de long tandis que les travées varient de 14 à 26 pieds. L'abord et tous les caissons sont construits à parements à joints clos remplis avec de la broussaille, de la pierre et du gravier, le dernier formant la route ; les deux caissons extérieurs et les travées sont couverts de madriers. Comme la construction était vieille et hors de service quand le département la prit à sa charge, il a été nécessaire d'y faire annuellement une petite dépense pour la garder dans un état passable pour le trafic.

Durant le dernier exercice financier, 1903-4, la construction d'un prolongement au quai fut commencée et presqu'achevée ; ce prolongement a une longueur de 75 pieds et

une largeur de 32 pieds ; à son extrémité du large il y a 14 pieds d'eau à l'eau basse des marées du printemps, lesquelles montent de 5 pieds.

Il est construit en caissons de bois rond à joints clos jusqu'à la ligne de l'eau basse, après quoi, il est bâti en bois équarri à joints clos. Les caissons sont remplis de pierre et le sommet fini en pierre concassée et gravier.

L'ouvrage fut complété le 1er de septembre, au coût total de $2,980.59.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-5, est de $279.46.

ILE PANMURE.

L'Ile Panmure, comté de King, est située sur le côté sud de la baie Cardigan, à 4 milles de Georgetown, et mesure environ un mille et demi de long par trois quarts de mille de large ; elle est réunie à la terre ferme par un banc de sable d'environ un mille et demi de long.

Comme il n'y a pas de jetée sur l'île, les habitants sont obligés de se servir de petits bateaux pour transporter leurs produits, ou bien de les voiturer sur le banc de sable jusqu'à la baie Sainte-Marie, une distance de 6 milles.

Une somme de $2,000 fut votée par le parlement pour construire un quai à cet endroit ; ce quai aura 300 pieds de long et la profondeur de l'eau, au bout du large, sera de 2 pieds à l'eau basse, ou 6 pieds à l'eau haute

Les grandes mers montent de 4 pieds.

On se procura les matériaux durant l'hiver et les travaux commencèrent au mois de mai ; à la fin de juin 1905, environ 200 pieds de l'ouvrage avaient été construits.

La dépense durant l'exercice de 1904-5 est de $1,285.92.

PORT SELKIRK.

La jetée de Port Selkirk, comté de Queen, est située sur le côté sud de la rivière Orwell, près de son embouchure dans la baie d'Orwell, et à une distance par eau d'environ 20 milles de Charlottetown.

La jetée est construite en forme de T, et consiste en une pile de tête, 250 pieds de long et 35 pieds de large, parallèle au chenal, et relié au rivage par une approche de 250 pieds de long et 23 pieds de large. La tête de la jetée et la partie du large de l'approche sont composées de piles et travées.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $698.70 a été dépensée pour réparer la pile et la travée sud de la tête ; elles furent nivelées, lambrissées avec du pilotis jointif ; les traversines et longrines du plancher et le plancher furent renouvelés et un petit entrepot, 18 par 12 y fut construit.

RUSTICO.

Grand Rustico, ou Rustico nord, comté de Queen, la plus importante station de pêche de la côte nord de l'île, est situé à mi-chemin environ entre East Point et North Cape. Durant les années 1881-2-3-4, un brise-lames ou digue de 1,240 pieds de long fut construit sur le côté nord du port, et un ouvrage semblable, de 450 pieds de long, fut aussi bâti sur le côté sud de son entrée, dans le but de concentrer le courant, à la mer baissante, et de le diriger sur une barre d'obstruction à l'extérieur, pour améliorer par le nettoyage, la profondeur de l'eau. Le nettoyage désiré s'est produit, dans une certaine mesure, et quelque deux à trois pieds d'eau passent maintenant par-dessus la barre, donnant à marée basse de 8 à 9 pieds, ou aux hautes marées de 11 à 12 pieds de profondeur, ce qui, sans doute, serait encore amélioré par l'extension et l'entretien des dits ouvrages.

Le brise-lames du côté nord est dans un sens l'ouvrage le plus important des deux parce qu'il protége une grève basse intérieure où s'élèvent, pour la plupart les chaufauds de pêche. Comme il l'a été dit déjà, il avait originairement 1,240 pieds de long, mais à cause surtout de l'affaiblissement des poutres par l'action des tarets, il souffrait sérieusement durant diverses tempêtes, 120 pieds en ayant été emportés, et 150 gravement endommagés.

Pour empêcher de plus grands dommages un contrat fut passé, en 1895-96, pour des réparations considérables. Une pile de 30 x 60 pieds fut ajoutée à la tête du brise-lames, et des réparations furent faites, dans les 140 pieds suivants qui furent renforcés et élargis et la longueur totale du brise-lames fut réduite à 1,119 pieds.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $497.35 a été dépensée en réparations ; le bordage de la façade inclinée de la pile du large fut boulonné à neuf ; du lest fut ajouté où des tassements s'étaient produits ; et un ouvrage de protection temporaire, 240 pieds de long, fut construit sur la grève, où la partie intérieure avait été enlevée par la tempête du 14 novembre 1904. La somme de $1000 fut aussi dépensée pour creuser le chenal à travers la barre.

La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $1,457.27.

Durant l'automne dernier, des plans et devis furent préparés pour la construction d'un brise lames sur le côté est de l'entrée, celui construit en 1881-84 ayant été entièrement détruit ; des soumissions furent demandées, et le contrat adjugé à M. George Matheson, pour la somme de $13,275.

SAVAGE HARBOUR.

Savage Harbour, comté de King. est situé sur le côté nord de l'île. environ 3 milles à l'ouest de l'entrée de la baie Saint-Pierre, et 5 milles au nord-est de Mount Stewart, sur la ligne du chemin de fer de l'Ils du Prince-Edouard, lequel est à 22 milles de Charlottetown.

Le havre est spacieux mais peu profond et l'entrée est obstruée par des barres de sable mouvant, sur lesquelles il y a environ 3 pieds d'eau à marée basse ; les grandes mers montent de 3 pieds.

Dans le but d'empêcher le sable d'être transporté par la mer dans le havre, des ouvrages de protection ont été construits, l'hiver dernier, sur le côté ouest. Ces travaux ont 4,500 pieds de long ; comme nous n'avons pas eu de tempêtes depuis la construction de ces travaux, nous ne pouvons pas encore dire quel effet ils auront sur la grève de sable.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $1,006.

SOURIS.

Le port de Souris, comté de King, est situé sur le cété sud-est de l'île, à 16 milles environ à l'ouest de East Point, et est très important comme havre de refuge et place de chargement.

Ces ouvrage, commencé en 1875, a une longueur de 1,250 pieds. L'ouvrage est de construction et de forme différente, et peut être divisé pour les fins de description en 3 sections ou parties, savoir :—

Section près de terre—290 pieds de long sur 30 pieds de large, fait en pièces de bois jointives, avec une face d'à plomb sur les côtés, et une déclivité de 3 à 1 du côté regardant la mer, l'ouvrage reposant dans une profondeur de 7 pieds à l'eau basse.

Section du centre—530 pieds de long sur une largeur moyenne de 65 pieds, aussi de bois carré à joints clos, mais du côté de la mer ayant les 10 pieds supérieurs déclives de 1 à 1 ; cette section repose dans une profondeur moyenne de 17 pieds à l'eau basse, et a eu, durant les deux étés et automnes passés, un talus de pierre formé sur son côté extérieur ou côté de la mer. 4,680½ verges cubes de cette pierre ont été livrées et placées durant la dernière année fiscale.

La troisième section ou section extérieurs du brise-lemes a 390 pieds de long, en pièces de bois jointives ayant une longueur moyenne de 24 pieds, et un talus de protection en pierre sur le côté de la mer, allant jusqu'à 3 pieds de son sommet, avec une déclivité de 1 à 3. De plus, il y a un caisson extérieur de 40 x 80 pieds, construit en bois créosoté, reposant dans une profondeur d'eau de 22 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Durant le dernier exercice financier, on a commencé la construction d'un talus le long de la section du centre ; environ 1,000 verges cubes de pierre ont été déposées sur

la façade du large. Des réparations ont aussi été faites au plancher, aux traversines, etc., de la section du large.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, est de $4,598.37.

WEST POINT.

Le quai de West Point, comté de Prince, ainsi nommé parce qu'il est à la pointe ouest extrême de l'îlé, est situé sur le côté nord de la baie d'Egmont, le long du rivage est du détroit de Northumberland, environ à 14 milles à l'ouest de O'Leary Station, sur la ligne du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et à 35 milles par eau, de Summerside. Un quai, l'un de ceux pris en charge par le département en 1884, fut bâti, antérieurement à la Confédération, par le gouvernement local, pour procurer au district des facilités de débarquement et d'expédition ; il n'y avait, à cette époque, ni quai, hi havre où les navires tirant au-delà de quelques pieds d'eau pussent aborder, le long de toute la côte entre Summerside et le cap Nord, distance de 60 milles. Le cap Ouest se trouvant à mi-chemin entre ces deux points, fut considéré comme un site favorable pour un quai, et l'ouvrage originaire, bâti en cet endroit, a été d'un grand avantage jusqu'au printemps de 1884, alors qu'il fut sérieusement endommagé par la débâcle, les glaces l'ayant brisé. Il resta dans cet état jusqu'en 1898, lorsqu'un contrat fut passé pour le réparer, renforcer et reconstruire. Le quai avait alors une longueur de 620 pieds, une largeur de 30 pieds et s'étendait jusqu'à une profondeur d'eau de 7 pieds à mer basse, ou 11 pieds à mer haute.

En 1901, un prolongement de 100 pieds fut construit, donnant une profondeur, à l'extrémité du large, de 9 pieds d'eau, à l'eau basse. Depuis, la profondeur d'eau a diminué, et aujourd'hui il n'y a qu'environ 7 pieds d'eau à la barre près du quai ; il s'est aussi produit des tassements dans le prolongement construit en 1901.

Les travaux de nivellement furent commencés au printemps de 1904. et à la fin de juillet, ils étaient complétés au coût de $491.55. La dépense totale, pour niveler et lambrisser en pilotis les 100 pieds extérieurs, est de $1,931.30.

WOOD ISLANDS.

Wood Islands, lot 62, comté de Queen, sont situées sur le détroit de Northumberland, environ à 15 milles vers l'ouest de Cap Bear, à 30 milles de Charlottetown, et forment le point le plus méridional de l'Ile du Prince-Edouard. Elles sont au nombre de deux, parallèles au rivage dont elles sont distantes d'à peu près ½ mille, et sont reliées par une petite grève de sable, et aussi par une autre grève s'étendant de l'extrémité ouest de l'île occidentale à la terre ferme, formant une longueur totale de près d'un mille. Une mare se trouve ainsi enserrée ayant une superficie d'environ 300 acres avec sa sortie au coin sud-est. Cette mare est trop peu profonde pour servir même comme havre de bateaux, et une tentative fut faite pour en faire un abri à l'usage des barques et petits vaisseaux par la construction d'ouvrages s'étendant vers l'est à partir du banc de sable et parallèle au rivage, dans l'espoir que le nettoyage s'en ferait par le courant du reflux et qus le creusement du chenal ainsi formé s'effectuerait, mais la tentative ne réussit pas.

L'ouvrage qui avait été construit par le gouvernement provincial en 1859, était dans un mauvais état et n'avait jamais été terminé. En 1894-95 une reconstruction complète et des réparations au brise-lames du nord sur une longueur de 2,520 pieds, furent commencées par le ministère, et les travaux du côté sud furent réparés sur une longueur de 550 pieds. Ces travaux eurent un bon résultat en causant le nettoyage de l'entrée qui était obstruée par des sables mouvants. L'ouvrage du sud cependant, n'étant pas d'une longueur suffisante fut, en 1901, prolongé de 400 pieds.

Après la construction du prolongement du brise-lames sud, la force de l'affouillement fut tellement augmentée qu'il devint un danger pour le brise-lames ; on posa du pilotis jointif sur la façade du large, ainsi que des ouvrages en fascines et pierre

Durant l'exercice financier de 1904-05, la somme de $249.93 fut dépensée pour protéger contre l'affouillement, une longueur de 200 pieds de la partie intérieure du brise-lames.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S HOLLOW.

Anderson's Hollow, comté d'Albert, est une anse de la baie de Salisbury, sur le côté nord-ouest du chenal de Chignecto, dans la baie de Fundy. Les marées de printemps montent de 40½ pieds ; les marées mortes de 32½ pieds.

Le quai du brise-lames, à cet endroit, fut commencé en 1879, par la construction d'un caisson détaché à 550 pieds de distance du rivage, auquel il fut relié dans la suite. En août 1885, l'ouvrage avait 290 pieds de long, et trois ans plus tard, il fut continué jusqu'au rivage. La structure, de 25 pieds de large au sommet, était primitivement de 27 pieds de haut, au-dessus du fond, à la partie extérieure, mais à cause de l'accumulation du sable du rivage, est maintenant de 3 à 4 pieds de moins. Elle est bâtie en caissons de bois rond, légèrement inclinés en dedans, mais avec un talus de une demie à un et lambrissés du côté exposé aux gros temps.

Le brise-lames fut endommagé par une tempête, le 21 novembre 1895, alors qu'un phare, érigé sur la partie extérieure, fut balayé avec une partie du garde-lames, tandis qu'une partie du dessus de l'ouvrage, à la tête, était en même temps ébranlée et surélevée.

En 1895-96, une somme minime fut dépensée pour boulonner les pièces de bois disjointes, pour les solider temporairement. Pendant l'année financière 1896-97, la face du dedans du quai à l'extrémité extérieure qui avait essuyé une dure secousse durant la tempête de l'année, déjà mentionnée, fut abattue et rebâtie sur une distance de 75 pieds au sommet et de 44 pieds à la base. Le couronnement fut enlevé, la nouvelle face étant portée à une hauteur de 15 pieds pour niveler le dessus et de nouveau plancher fut posé sur une longueur de 75 pieds. 70 pieds sur 100 du garde-lames démantelé furent reconstruits et des défenses furent placées en dedans de la face nouvelle. La dépense totale à la fin de l'année 1897-98 se montait à $8,338.13 ; dont $7,224.04 peuvent être chargés au compte de "construction et améliorations" et $1,114.09 au compte de "réparations." En 1898-99, par une dépense de $121.31, 27 pièces de lambrissage furent posées et chevillées à la face en talus ; un couronnement et des parements y furent fixés et la lacune dans le garde-lames de 40 pieds de long, laissée inachevée lors des premières réparations, fut remplie avec 4 liens de poutres renforcées au moyen de genoux.

En 1900-01 le garde-lames fut emporté par des tempêtes sur une longueur de 290 pieds, et il fut réparé immédiatement. A l'extrémité extérieure un rang du garde-lames fut soulevé par la mer sur une longueur de 25½ pieds ; 8 étais de 9 pouces carrés furent placés entre les courbes du garde-lames sur une distance de 100 pieds ; 3 nouvelles-pièces de 6 pouces du lambrissage furent renouvelées du côté du talus et des planches furent boulonnées.

Un chenal de 300 pieds de long, 25 pieds de large et 5 pieds de profondeur fut ouvert dans la batture en dedans du brise-lames. Mais eette batture continua à se reformer sous l'influence des tempêtes du sud-ouest. Alors, on construisit un éperon de 50 pieds de long en pilotis de 9 pouces en bois dur, en dehors du brise-lames afin d'empêcher ces bancs de sable de rentrer en dedans.

En 1901-02, du lambrissage, 6 pouces d'épais et 22 à 26 pieds de long, fut posé et fixé avec des boulons de ⅞ de pouce à différents endroits, sur la façade du large, sur les 190 pieds extérieurs. De nouveaux boulons furent posés, où c'était nécessaire, dans le lambrissage disjointé ; et 71 pièces neuves de tablier furent posées.

En 1902-3, le côté opposé à la mer de la pile du large étant en mauvais état fut démoli et reconstruit, sur une longueur de 100 pieds et une largeur de 13. Plus de la moitié du tablier de cette pile fut renouvelée, un garde-lames fut aussi construit, trois rangs de haut sur 26 pieds ; deux rangs sur 61 pieds ; un rang sur 13 pieds de longueur.

Sur d'autres parties de l'ouvrage, des réparations furent faites au tablier, quatre nouvelles défenses furent posées et les pièces de couronnement, sur une longueur de 47 pieds, furent renouvelées. Un prolongement de 50 pieds, pour lequel un lit avait été creusé, fut commencé et construit quatre rangs de hauteur.

Durant le dernier exercice financier 1903-4, le garde lames, sur la pile du large, fut achevé, lambrissé et solidement boulonné. Le prolongement de 50 pieds fut continué jusqu'à deux rangs du sommet ; pour compléter cet ouvrage il reste encore à poser le lambrissage, les défenses et le tablier.

Le haut-fond fut creusé assez pour permettre aux vaisseaux de venir amarrer au brise-lames.

Comme plusieurs autres travaux dans la baie de Fundy, ceux d'Anderson's Hollow traversent la direction du courant de la marée et des vents prédominants ; c'est pourquoi l'on trouve une accumulation de détritus sur le côté sud-ouest du brise-lames ; cette accumulation, s'accroissant sans cesse, parvient à contourner l'extrémité du brise-lames et vient s'y déposer sous le vent, formant ainsi un haut-fond nuisible aux vaisseaux.

En 1904-05, le prolongement fut complété, lambrissé, couvert, chargé de lest et garni de défenses ; une échelle neuve fut posée, du lambrissage renouvelé et cinq défenses neuves posées ; 700 pieds courants de tablier furent posés, ainsi que 35 nouvelles défenses et un poteau d'amarrage ; le garde-lames fut reconstruit sur une longueur de 72 pieds. L'approche a été baissée de 4 pieds et élargie jusqu'à 14 pieds en construisant une levée de 21 pieds de large, protégée, de chaque côté, par des murs de soutènement en pierre, 33 pieds de long, 9 pieds de haut et d'une épaisseur moyenne de 2½ pieds.

Comme beaucoup d'autres travaux dans la baie de Fundy, Anderson's Hollow traverse la direction du courant de la marée et des vents dominants. En conséquence, une accumulation de détritus trouvés au côté sud-ouest, laquelle en contournant l'extrémité de l'ouvrage (considéré comme un éperon maintenant complètement chargé) est à se déposer sous le vent du brise-lames formant ainsi un haut fond qui gêne les vaisseaux venant à Anderson's Hollow pour y prendre des chargements.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $1,597.90.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $30,964.32.

BATHURST.

Bathurst, le chef-lieu du comté de Gloucester, est situé à la tête de la baie Nepisiquit. C'est un point d'arrêt sur le chemin de fer Intercolonial, et le terminus ouest du chemin de fer de Caraquet.

En 1901-02, le quai du gouvernement provincial, sur le côté inférieur du pont entre Bathurst et le village de Bathurst, fut transféré à ce ministère.

Les travaux de réparations et reconstruction furent commencés au printemps et terminés dans l'automne de 1902 ; le quai, tel que complété, a 174 pieds de long et 35 pieds de large au sommet.

Au mois d'octobre 1904, quatre pilotis, qui avaient été déplacés et étaient devenus un danger pour les vaisseaux, furent récépés de niveau avec le fond, c'est-à-dire 6 pieds au-dessous de l'eau basse, au coût de $25.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $3,090.31.

BELLIVEAU.

Belliveau, comté de Westmoreland, est un établissement agricole situé sur la rive est de la rivière Petitcodiac, 14 milles au-dessous de Moncton, presque vis-à-vis de Hillsborough, dans le comté d'Albert.

En 1888, le ministère construisit un quai en caissons de bois rond, 233 pieds de long, 24 pieds de large et 23 pieds de haut, à l'extrèmité du large.

Depuis cette date, aucunes dépenses ne furent faites pour réparations, etc. ; dernièrement, faute d'entretien, le quai devint inutile au commerce.

Les grandes mers montent de 45 pieds, les mortes mers de 38 pieds.

Durant l'exercice financier de 1903-04, on commença à réparer ce quai ; les pièces de couronnement et le premier rang de pièces de parement furent enlevés. On renouvela 6 pièces de parement du second rang, 18 liernes et 4 poteaux d'amarrage. Un nouveau rang de pièces de parement fut posé, et par dessus ce rang, deux nouveaux rangs de bois équarri, 10 pouces par 10 pouces, à joints clos, furent posés sur les côtés et sur l'extré-

mité du large. A l'intérieur du quai, on posa un lit de fascines de $3\frac{1}{2}$ pieds d'épais sur une longueur de 135 pieds, à partir du bout du large; de la pierre fut posée sur les premiers 19 pieds de ce fascinage. Un total de 120 verges cubes de pierre fut mis dans l'ouvrage.

Aux mois de septembre et octobre 1904, le remplissage en fascines et pierre fut terminé, et un pied de vase de marais et de gravier fut posé sur le sommet. Une échelle fut construite et 6 organaux posés. La remplissage ayant tassé durant l'hiver, 7 pouces de gravier furent posés sur le sommet du quai au mois de juin 1905, et deux organeaux brisés furent remplacés. Un lit de vaisseaux fut construit sur le côté inférieur du quai, 76 pieds de long et 20 pieds de large; les 10 pieds du large sont en caissons, trois rangs de haut, les 66 autres pieds ont été creusés dans la vase. à une profonfondeur moyenne de 3 pieds.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-5 est de $298.93.

La dépense totale au 30 juin 1905 est de $3,649.20.

BLACK RIVER.

A Black River, comté de Saint-Jean, une petite anse sur la baie de Fundy, à 12 milles à l'est de Saint-Jean, où les marées de printemps s'élèvent à peu près à 25 pieds, un brise-lames ou quai en caissons, 155 pieds de long par 27 pieds de large et 30 pieds dans sa plus grande hauteur, fut bâti par le département en 1879, pour l'usage des vaisseaux côtiers.

Entre 1891 et 1893, l'ouvrage subit de menues réparations, et la dépense totale, jusqu'au 30 juin 1898, se monta à $4,407.92, dont $3.907.40 peuvent être chargés au compte de "Constructions et améliorations," et $500.52 au compte de "Réparations."

Durant l'année 1898-99, une somme de $450 a été dépensée pour remplacer 36 défenses, pour enlever et remplacer la couverture, bâtir des échelles, etc.

Durant quelques années, aucun chargement n'était fait à Black River; récemment du bois de sciage coupé par des scieries portatives du voisinage a été chargé à ce quai.

Les fortes pluies de l'été de 1904 ont détérioré la chaussée et transporté sur le quai une quantité considérable de sable et de pierre.

En 1904 05, le quai fut nettoyé et les approches défaites et reconstruites sur une hauteur de 13 rangs.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05 est de $303.79.

La dépense totale au 30 juin 1905 est de $5,161.71.

BOUCTOUCHE.

La rivière Bouctouche se jette dans le détroit de Northumberland, environ à michemin entre Richibouctou et Shédiac, le chenal en est étroit et tortueux avec une profondeur d'eau de 4 à 5 brasses par endroits; mais la profondeur moyenne, sur la barre, est de 8 pieds à l'eau basse des marées du printemps. La rivière est navigable sur une distance d'environ douze milles.

A quatre milles de la mer est situé le village de Bouctouche, dans le comté d'Albert, où il se fait un commerce considérable de bois, poisson et houille.

En 1884-86 le ministère construisit un quai en bois rond lambrissé en pilotis, 300 pieds de long et 40 pieds de large; la profondeur de l'eau au bout du large est de 17 pieds à l'eau basse ou 21 pieds à l'eau haute des marées du printemps. Le quai est parallèle au rivage, il est construit en bas du pont de la route publique qui traverse la rivière Bouctouche. Un embranchement du chemin de fer de Moncton et Bouctouche passe près du quai.

En 1894, le quai fut en partie détruit par le feu, des réparations furent commencées mais non terminées.

En 1898-99, les matériaux nécessaires furent achetés, et en 1899-1900 et en 1900-01, la partie supérieure du quai fut réparée.

En 1903-04, la partie inférieure, 136 pieds de long, fut réparée. Le vieux caissonnage fut démoli jusqu'à la ligne de l'eau basse, et 18 chevalets de pilotis, de 6 pilotis

chaque, furent construits à 8 pieds de distance les uns des autres ; l'ouvrage fut rempli de lest et couvert en madrier de 4 pouces sur une largeur de 25 pieds, et 5 poteaux d'amarrage furent posés. La partie faisant face au rivage, sur une largeur de 15 pieds, fut remplie de fascines, gravier et pierre jusqu'au niveau du tablier ; du remplissage semblable fut fait dans la partie attenant au pont du chemin public, où, en certains endroits, il s'était produit un tassement. Sur l'approche on construisit un nouveau plancher 17 pieds de large et 128 pieds de long et les pièces de couronnement furent renouvelées.

Au mois d'octobre 1904, l'ouvrage fut nivelé en y ajoutant de la terre et du gravier.

Au printemps de 1905, une partie de l'approche fut détruite par le feu ; les réparations nécessaires consistaient à reconstruire trois piles supportant la chaussée, poser 87 pieds de tablier, 17 pieds de large, et 170 pieds de pièces de couronnement.

Nous nous sommes procuré du bois de 6 pouces, traité à la créosote, pour lambrisser à joints clos la façade du quai.

La dépense, durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, est de $1,885.17.

BOUCTOUCHE (HAVRE).

Le havre de Bouctouche est séparé du détroit de Northumberland par un banc de sable de 6 à 7 milles de long. A l'extrémité sud du banc se trouve l'entrée du havre; l'extrémité nord, où il y a des fonds de pêche importants, est reliée à la terre-ferme.

Vu la distance qu'il y a du village à l'entrée du havre, les habitants de la partie nord du havre sont pratiquement privés de la pêche extérieure, et, les bateaux en dehors du bancs sont sans abri et exposés à se perdre. L'intention est d'ouvrir un chenal à travers le banc, à son extrémité nord, à l'endroit le plus étroit, où la largeur n'est que de 500 pieds. Les brise-lames seront construits au bout du large du chenal et des travaux en pierre et fascines sur les côtés, où le banc de sable est bas, pour y former des accumulations de sable.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, des ouvrages en pieux et broussailles ont été construits au nord du chenal proposé Ces ouvrages ont 1,585 pieds de long et se composent de pieux de 7 à 8 pieds de long, enfoncés sur deux rangs, à un pied de distance. De la broussaille a été posée entre les pieux et maintenue en place par des traverses clouées aux pieux.

Nous nous sommes aussi procuré les matériaux pour la construction des brise-lames et la continuation des ouvrages en pieux et fascines.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $2,027.17.

BURNT CHURCH.

Burnt Church, comté de Northumberland, est un établissement d'agriculture et de pêche, situé sur le côté nord de la baie Miramichi, 22 milles au nord est de Chatham. C'est une place d'eau très fréquentée, et les vaisseaux de la " Miramichi Navigation Company " arrêtent ici deux fois par jour, durant la belle saison.

En 1901, un quai fut construit à cet endroit, 1180 pieds de long, composé d'une culée, 200 pieds de long et 20 pieds de large ; 23 piles, 21 pieds de long et 20 pieds de large, placées à 20 pieds de distance et reliées par des travées ; et une pile de tête, 60 pieds de long par 20 pieds de large ; le tout construit en bois rond à parements ouverts ; le plancher est en bois de 4 pouces supporté par des traversines de 12 x 12 pouces.

Des plaintes furent faites qu'un caillou dangereux gisait dans le chenal du steamer qui fait escale à cet endroit ; en 1903-4, un examen fut fait du chenal, et un caillou pesant environ 10 tonnes y fut trouvé, lequel fut enlevé au moyen de la mine.

Treize défenses furent posées sur la façade du large et les angles du quai, pour empêcher le steamer de s'endommager sur les parements du quai ou sur les plaques de fer des angles.

La travée du large fut remplie au moyen de trois longrines sur lesquelles on cloua du madrier de bois dur de 3 trois pouces, posé verticalement.

Durant l'examen financier de 1904-05, la façade à déclin de la tête du quai fut réduite de 1 dans 2 à environ 1 dans 5, afin de permettre aux vaisseaux de s'y amarrer. Le tablier fut élargi ; onze défenses en bois dur furent posées à cinq pieds et 6 pouces de centre à centre, à chaque bout et, entre les défenses, du lambrissage en bois dur de trois pouces fut posé. La pente du plan incliné, sur la façade du large, fut réduite. La seconde travée du large fut remplie de la même manière que celle remplie en 1903-04, et 4 pilotis de support furent ajoutés à chaque travée. Les pièces de couronnement et les défenses furent peinturées avec du carbolineum.

La dépense durant 1904-05, est de $600.02. La dépense totale au 30 de juin 1905, est de $15,309.92.

CAMPBELLTON.

Campbellton, port d'où sont sortis, en 1902, 24,142,117 pieds de bois en superficie, et ville incorporée de quelques 3,000 habitants, est située sur la rive sud de la rivière Ristigouche, dans le comté de Ristigouche. Elle est directement vis-à-vis Cross-Point, dans le comté de Bonaventure, P.Q., 14 milles en amont de Dalhousie, chef-lieu du comté, 6 milles en aval de la tête de l'onde marée. Les grandes mers montent de 11 pieds.

En 1889, le ministère a construit une pile longue de 140 pieds, large de 34½ au sommet, en encaissements à parsements jointifs, 108 pieds en aval de ce que l'on appelait alors le quai de Ferguson, et en 1892 une autre pile, de structure et largeur analogues, pour fermer l'ouverture existant entre les deux ouvrages, donnant au quai du ministère un front total de 250 pieds ; il y a 12 pieds d'eau à la face extérieure.

Après la construction de la seconde pile, le quai de Ferguson fut vendu à J. P. Mowat, et subséquemment par celui-ci à Kilgour Shives.

Comme on ne pouvait pas arriver à notre quai sans traverser celui de Shives, en 1901, nous prîmes des mesures pour l'acheter, et comme il avait besoin de réparations, nous achetâmes pour $2,224.32 de matériaux durant la même année pour exécuter ces réparations, mais les travaux ne furent pas commencés.

En 1902-03 le quai de Shives devint la propriété de la couronne. La somme de $226.50 fut dépensée pour la garde des matériaux achetés.

En 1903-04, on commença les réparations au quai "Shives" sur la façade extérieure ainsi que sur la façade supérieure, longues de 90 et 50 pieds, respectivement. Le vieil ouvrage fut défait jusqu'à la ligne de l'eau basse, des moises furent boulonnées aux pilotis principaux de la façade et aux poutres sur des seuils intérieurs et reposant sur le vieil ouvrage. Un plancher pour retenir le lest fut posé sur les moises inférieures puis chargé de 8 pieds de lest. Le tout fut couvert avec du bordage de 6 pouces, 18 pieds de large sur la façade supérieure, et du pilotis à joints clos fut enfoncé entre les pilotis principaux, ou pilotis de support. Le centre du quai fut rempli de terre et de pierre jusqu'au niveau du tablier. Une nouvelle sonnette pour enfoncer le pilotis fut aussi construite.

En 1904-05, les réparations furent achevées, elles consistaient à enfoncer 18 pilotis jointifs, en boulonner 79 et en receper 90 ; placer 40 liens, entre les pilotis et le sommet des moises, et deux poteaux d'amarrage. Un peu de terre fut aussi déposée dans la partie intérieure du quai pour finir le nivelage. Des matériaux au montant de $783.55, furent achetés pour continuer les réparations à la façade ouest, près du rivage.

Le 11 d'octobre 1904, un contrat fut passé pour la construction d'un prolongement à eau profonde, 304 pieds de long, 35 pieds de large, réuni au vieux quai par une travée de 15 pieds de large, ce qui donnera une façade extérieure d'un total de 322 pieds. L'ouvrage sera construit sur des fondations creusées 22 pieds à l'eau basse. Le prix du contrat est de $35,300.

Les travaux ont été commencés le 12 de juin 1905, et au 30 du même mois, une pile, 140½ par 41 pieds à la base, était construite à une hauteur de 12 pieds et 3 pouces.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, est de $42,353.86.

DÉBARCADÈRE DU TRAVERSIER.

Entre les années 1889 et 1891, ce ministère a construit un débarcadère pour le traversier, environ 400 pieds au-dessus du quai Shives. Comme les courants sont très forts et que l'extrémité du large est à sec à l'eau basse, ce quai n'est pas beaucoup utilisé maintenant. Le bateau traversier accoste maintenant à un autre quai, au centre de la ville. En 1903-04, le plan incliné de ce quai et un droit de passage furent achetés par ce ministère.

En 1904-05, un nouveau plan incliné, 35½ pieds par 60 pieds, fut construit en caissons, remplis de lest, et recouvert avec du bois de 4 pouces. L'approche du plan incliné fut élargie à 35 pieds, ce qui nécessita une excavation, principalement dans le roc, de 190 pieds de long, 12 pieds de large et 4 pieds de haut. Une petite pile fut aussi construite à l'angle supérieur et 7 défenses furent posées à l'angle inférieur du quai, pour protéger le bateau traversier lorsqu'il aborde.

CAP-TOURMENTE.

Le Cap-Tourmente, comté de Westmoreland, est situé sur la rive sud-ouest du détroit de Northumberland, à l'extrémité est extrême du comté de Westmoreland. C'est le terminus du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, et le point de communication le plus rapproché entre l'Ile du Prince-Edouard ét la terre ferme, la distance étant de 9 milles.

En vue de créer un havre artificiel pour les fins de la communication interprovinciale entre l'île et la terre ferme, le ministère, entre 1886 et 1892 construisit un quai brise-lames.

Cette construction comprend un quai droit (ou approche) long de 2,500 pieds, dont les premiers 1,300 pieds constituent une digue en pierre brute, large de 20 pieds au sommet, à talus de 2 dans 1, et le reste en encaissements à parements jointifs, larges de 30 pieds au sommet. une tête et un retour de même structure, chacun long de 40 pieds et large de 40 pieds depuis le fond jusqu'à un peu au-dessus de l'eau basse et de là diminuant jusqu'à 30 pieds à leur sommet parachevé qui est à 4 pieds au-dessus de l'eau haute des grandes mers. Entre le niveau de l'eau basse et le sommet du quai, sa tête et son retour présentent une face inclinée revêtue de bois dur sur les côtés est et sud. Le tout renferme un bassin ou havre d'environ 4 acres du superficie avec, jusqu'à l'automne de 1892, une profondeur d'eau de 13 à 15 pieds à mer basse, mais que l'on a augmentée depuis, sur une section du bassin, jusqu'à 18 pieds par dragage.

Les grandes mers montent 7¾ pieds, les petites 3¼.

Par suite des ravages des tarets, Il est devenu nécessaire de réparer la section en charpente peu après son achèvement et depuis, annuellement. Nous avons principalement renouvelé les parements et le revêtement des faces inclinées de la tête du quai et du retour ; protégé la face nord et partie de la face sud de l'approche et environ 300 pieds de la face extérieure de la tête, à l'aide de grosses et de petites pierres, et battu des pieux jointifs le long d'une partie du côté sud de l'approche.

Durant 1901-02, nous avons construit un môle temporaire long de 180 pieds sur la face extérieure où du sud du retour, pour permettre au vapeur *Stanley* d'accoster plus facilement ; ce vaisseau voyage entre le Cap-Tourmente et l'Ile du Prince-Edouard en hiver.

Cet ouvrage consiste en pieux battus à tous les 4 pieds, le long de la face extérieure, et d'encaissements en bois dur liés à l'ancien quai. Nous réparâmes aussi diverses sections de la face inclinée. Nous déposâmes plus de 5,000 verges cubes de grosses et petites pierres, le long des faces nord et est de l'approche et de la tête ; battîmes 361 pieux créosotés, généralement à 2½ pieds de distance, sur les côtés du havre du quai ; bâtimes une maison de 100 pieds de long et large de 25, pour la réception du fret et les salles d'attente, sur le retour du quai et nous livrâmes 35,000 pieds, (M.P.) de bois, pour régaler 250 pieds de l'approche que l'action des tarets avait fait affaisser considérablement.

Durant l'année fiscale 1902-03, nous avons enlevé 750 pieds de l'ancien tablier de l'approche que neus avons régalée sur une hauteur de 6 pouces à 2½ pieds en posant de

nouvelles traversines, poutrelles, et pièces de parements ; le tout a été traité à la carboline ; sur une section de 115 pieds, les compartiments du côté sud, d'où le lest avait été balayé, ont été rechargés de pierre ; 75 pieux créosotés ont été battus à 2½ pieds de distance, sur les faces du bassin, et 24 pieux créosotés et 3 pieux en bois dur le long de l'extérieur du môle bâti en 1901-02. Nous avons prolongé le môle de 25 pieds vers l'ouest à l'aide de pieux liés par des moises et des traversines, ces dernières pénétrant dans l'ancien ouvrage. Au coin sud-ouest, nous avons battu deux rangs de pieux jointifs—73 en tout ; nous les avons liés au-dessus de l'eau basse par des moises et entretoises pénétrant dans l'ancien ouvrage, et assujétis de plus par 4 bandeaux de fer ; le vide entre le pilotis et l'ancien ouvrage a été rempli par environ 230 verges cubes de lest en pierre et son sommet couvert de madriers de 4½ pouces. Nous avons protégé la face du môle à l'aide de tôles à chaudière sur une longueur de 200 pieds. Avons fait une plate-forme mobile de 20 pieds de long, large de 8 pieds, depuis l'extrémité est du nouvel hangar au fret, le long de la tête du quai. Couvert en bardeaux une partie du toit de ce hangar ; fait d'autres petites réparatiens. Posé de nouvelles pièces de parements et de revêtement sur une longueur de 80 pieds de la face inclinée ; un nouveau pieu d'amarrage dans l'extrémité extérieure du quai et déposé 1,949.9 verges cubes de grosses pierres et environ 450 verges de petites le long des faces nord et sud de l'approche et de la tête du quai.

En 1903-04, nous avons continué à exhausser et niveler le sommet du quai jusqu'au bout de l'approche, une distance de 300 pieds, ainsi que 40 pieds de la tête de quai ; 60 pieds additionnels de la tête furent nivelés mais non recouverts d'un plancher. Le travail fait sur la tête est semblable à celui fait sur l'approche, excepté qu'un rang de pilotis a été enfoncé à tous les 5 pieds, à l'intérieur du parement et boulonné aux pièces de parement et aux traversines. Nous nous sommes procuré le bois nécessaire pour compléter l'ouvrage.

Sur une section de la tête du quai, 49 pieds de long, la façade talutée et la structure principale furent défaites jusqu'à la ligne de l'eau basse, et reconstruites en caissons et pilotis avec parements verticaux, protégés par 42 pilotis créosotés jusqu'à 4 pieds au-dessus de l'eau haute, remplis de l'est, avec tablier en bois de 5 pouces.

De légères réparations ont été faites au tablier sur le retour et à l'entrepôt du fret.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la section de 49 pieds a été achevée, les pièces de couronnement et un poteau d'amarrage posés, le pilotis créosoté récépé et boulonné aux pièces de couronnement et étendu 45 pieds vers le nord. La nouvelle section fut complétée, excepté le pilotis jointif, le lest et le tablier. Sur le retour, où la façade talutée avait été en partie emportée, une section de 50 pieds de long, au sud-ouest, a été reconstruite, excepté le pilotis jointif, le lest et le tablier. Une autre longueur de 50 pieds a été commencée, dix piles de support ont été plantées, les moises, tirants et longrines posés. Soixante et trois pieds de la façade du quai ont été reconstruits en bois créosoté et remplis de pierres. Sur le reste de la façade du quai, 58 pieds courants de liens furent posés entre les vieux pilotis de défenses. Le nivelage de la tête du quai fût achevé sur une longueur de 250 pieds. Deux nouveaux poteaux d'amarrage furent posés ; une feuille d'acier, 12 pieds de long et 26 pouces de large, fut posée à l'angle nord de la tête du quai, et onze défenses en bois dur furent posées sur le même angle. Une quantité de 588 verges cubes de pierre fut achetée pour le talus en pierre sur le côté nord de l'approche, et 2,306½ de pierre plus petite, dont partie fut mélangée à la grosse et partie posée dans le quai. Une plate-forme mobile, 85 pieds par 8½ pieds, a été construite pour l'hiver et enlevée au printemps.

L'entrepôt du fret a été réparé et nous avons acheté 82,716 pieds, M. P. de bois traité à la créosote, de 12 x 12 pouces, pour servir de pilotis jointifs.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $19,998.34.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $333,298.61.

CARAQUET.

Caraquet, comté de Gloucester, établissement de pêche florissant et une des stations du chemin de fer de Caraquet, est situé sur la rive sud de la Baie-des-Chaleurs, 42 milles à l'est de Bathurst, chef-lieu du comté.

Afin d'établir un terminus à eau profonde pour le chargement du bois manufacturé dans l'endroit, nous avons signé un contrat en mars 1902, avec MM. Simmons et Burpee de Maryville, N.-B., pour la construction d'un quai à piles et travées, long de 1,700 pieds, dont les 300 pieds extérieurs baigneront dans 22 pieds d'eau à mer basse. Les grandes mers montent de 6 pieds.

Le quai devra comprendre une approche ou pile au rivage, longue de 225 pieds et large de 25 pieds au sommet, 25 piles de 25 pieds carrés au sommet, avec côtés talutés d'1 dans 9, une tête longue de 300 pieds et large de 40, et 26 travées de 20 pieds chacune. Les piles seront en encaissements de bois rond, à joints ouverts et les ouvertures traversées par des doubles poutrelles de 12 x 12 pouces.

Les travaux ont été commencés le 7 juillet 1902, et à la fin de l'année fiscale 1902-03, voici ce qui était fait ; l'approche ou la pile du rivage et les piles n°s 1 et 5 inclusivement étaient prêtes à recevoir les corbeaux et les poutrelles ; la pile n° 6 était construite jusqu'à un rang de traversines au-dessous de la hauteur requise, et les piles n°s 7, 8 et 9 avaient reçu huit rangs de pièces en hauteur et elles étaient en place.

A la fin de l'exercice financier terminé le 30 juin 1904, les caissons de l'approche et des dix premières piles étaient achevés prêts à recevoir les corbeaux et les poutrelles ; le caissonnage de la pile n° 11 était construit jusqu'à trois rangs de sa pleine hauteur ; les piles de 12 à 19 étaient construites à leur pleine hauteur ; les piles de 20 à 23 à environ deux pieds au-dessus de l'eau basse, et la pile 24 avait 9 rangs de construits.

Une section de la tête du quai, 50 pieds, avait 19 rangs de haut et une autre section, 100 pieds, avait de 8 à 4 rangs de haut.

Au 30 de juin 1905, le caissonnage de l'approche, des piles (25) et d'une section de 100 pieds de la tête du quai, était construit à sa pleine hauteur. Le caissonnage de l'autre section (126 pieds) de la tête du quai était construit à 4 pieds au-dessus de l'eau basse. La dernière section, 74 pieds de long, avait été immergée et en partie chargée de lest. Les défenses ont été posées sur l'approche, les premières 16 piles et les premiers 50 pieds de la tête du quai ; les corbeaux, tirants, traversines et tablier étaient posés de la pile du rivage jusqu'à la dix-huitième pile ; les corbeaux étaient posés sur les piles de 20 à 24 ; les traversines, sur les piles 21 et 22 ; les traversines et tablier de la pile 23 jusqu'à 50 pieds en deçà de l'extrémité intérieure de la tête du quai. Les premiers 60 pieds de la tête du quai étaient lambrissés avec du bois dur jusqu'à deux pieds au-dessous de l'eau basse.

La dépense en 1904-05 est de $31,539.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $49,224.25.

CHANCE HARBOUR.

Chance Harbour est une anse située sur la baie de Fundy, 18 milles à l'ouest de Saint-Jean.

Le bois nécessaire pour la construction d'un petit brise-lames à cet endroit fut livré au printemps, et les travaux furent commencés. Au 30 de juin 1905, l'extrémité du large avait été construite 9 rangs de haut et chargée de lest; le rang du fond a 80 pieds de long.

La dépense, au 30 juin 1905, est de $2,875.54.

CHOCKFISH.

La rivière Chockfish, comté de Kent, se jette dans le détroit de Cumberland, environ à mi-chemin entre les entrées des ports de Richibouctou et Bouctouche.

Afin de dévier le cours de la sortie de la rivière qui est tortueuse et obstruée à son embouchure par une barre, d'obtenir une entrée droite et donner un refuge aux bateaux pêcheurs, nous avons commencé un barrage à l'automne de 1901. Il a été bâti en dehors, du côté de l'est, à partir de la rive ouest, sur une longueur de 130 pieds ou jusqu'à 75 pieds en deçà d'une barre de sable séparant la rivière du détroit de Northumberland.

Avant le commencement des travaux le chenal suivait le côté ouest de la rivière. Durant la construction du barrage, ce chenal se déplaça vers l'est en suivant l'extrémité extérieure des travaux à mesure qu'ils avançaient.

En reprenant les travaux en 1902-03, nous les commançâmes sur la barre en allant dans une direction ouest ; en bâtîmes 203 pieds de long que nous attachâmes à ceux de l'année précédente. Ils consistent en lits de fascines, généralement larges de 40 pieds, épais de 3 pieds, sur lesquels repose un remblai en pierre brute taluté de chaque côté d'1½ dans 1 et large de 7 pieds au sommet. Avant de déposer la pierre, deux rangs longitudinaux de pieux furent enfoncés à 7 pieds de distance et à 5 pieds de centre en centre longitudinalement ; 70 pieux furent battus et 400 verges cubes de pierre posées dans le nouvel ouvrage et partie dans le premier. Le sommet du remblai en pierre est généralement à 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute. Une tranchée a été pratiquée à travers la barre environ 300 pieds en amont du barrage, qui, avec l'aide des fortes eaux du printemps, devint un nouveau chenal d'environ 70 pieds de large, où l'eau est profonde de 9 pieds à mer haute, créant une entrée supérieure à celle qui n'ait jamais existé ici.

En 1903-04, nous avons construit un brise-lames placé dans une direction sud-est, en regard de la rive nord de la nouvelle entrée. Il consiste en une section de 48 pieds de long, formée de pieux et de moises (8 chevalets) devant supporter un léger tramway ; des fascines et de la pierre ont été déposées entre les chevalets afin d'y faire accumuler le sable. Une section, 348 pieds de long, construite de deux rangées de pilotis placés de 6 pieds en 6 pieds, de centre à centre, avec pièces de couronnement et moises en bois de 10 pouces par 10 pouces, remplie de fascines et de pierre, et avec façade talutée du côté de la mer.

Une section extérieure, de 120 pieds de long, construite de trois rangées de pilotis; dans la première rangée les pilotis sont plantés près les uns des autres, dans les deux rangées intérieures ils sont à 6 pieds de distance longitudinalement, avec traversines de 10 pouces par 10 pouces et 4 moises de 10 x 10 et de 12 x 12 ; la largeur de cette section est de 16 pieds et 6 pouces. L'intérieur est rempli de fascines et de pierre, excepté dans 12 cavités où il sera nécecsaire d'ajouter un autre pied de pierre.

En 1904-05, un deuxième brise-lames fut construit sur le côté sud, du barrage vers l'extrémité du large du brise-lames nord. Il est semblable aux 120 pieds du brise-lames nord, excepté que des fascines ont été posées sous le lest. Les tirants sont en bois de 12x12 et les moises de 10x10. Une tranchée a été creusée à travers la barre qui s'était formée à l'extrémité du brise-lames nord.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $1,189.50.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $5,954.39.

DALHOUSIE.

Dalhousie, comté de Restigouche, est situé sur la rivière Restigouche à environ 14 milles de Campbellton. La population est d'environ 800 habitants. Le port de Dalhousie est un des meilleurs du Nouveau-Brunswick, il est bien abrité et a une profondeur de 4 à 7 pieds à l'eau basse.

En 1887, ce ministère construisit un quai de 300 pieds de long et 22 pieds de large au sommet, reposant dans 14 pieds d'eau, à l'eau basse. La profondeur d'eau a depuis été diminuée par le lest tombé du quai.

Le 1er d'août 1904, un contrat fut passé pour la construction d'un quai à eau profonde, placé immédiatement en amont du quai actuel. Ce quai aura 304 pieds de long et 35 pieds de large, et il sera construit sur un fond creusé 24 pieds à l'eau basse.

Le prix du contrat est de $42,000.

La dépense durant le dernier exercice financier est de $30.42.

DIPPER HARBOUR.

Dipper Harbour est un établissement situé sur la baie de Fundy, dans le comté de Saint-Jean, à 20 milles de la ville de Saint-Jean.

Durant le dernier exercice financier terminé le 30 juin 1905, un contrat fut passé pour la construction d'un nouveau brise-lames, devant remplacer le vieux brise-lames et protéger le mouillage des bateaux. L'ouvrage aura 335 pieds de long et 43 pieds de haut, au bout du large.

La dépense en 1904-05, est de $4,639.65.

DURHAM.

Durham est la paroisse la plus à l'est du comté de Ristigouche ; la population, environ 2,200 habitants, s'occupe de commerce de bois, de culture et de pêche.

Pour protéger les bateaux de pêche, pour lesquels il n'y a pas d'abri entre Petit Rocher, 15 milles à l'est, et l'île Héron, 10 milles à l'ouest, et pour aider au commerce de bois, un contrat fut passé le 20 de juin 1905, pour la construction d'un brise-lames, près de l'extrémité est de la paroisse.

Ce brise-lames consistera en une approche, 670 pieds de long et 20 pieds de large au sommet, et une tête de quai, 50 par 30 pieds, au sommet. Il sera construit en caissons de bois rond, et lambrissé avec du bois dur, excepté les 70 pieds près du rivage.

Le prix du contrat est de $17,700.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $146.85.

EDGETT'S LANDING.

Edgett's Landing, dans le comté d'Albert, se trouve sur la rive ouest de la rivière Petit Codiac, à deux milles en aval du village de Hillsborough.

Vingt ans après la destruction, par le *Saxby Gale*, en 1869, d'une ancienne construction faite par le gouvernement provincial, le ministère commença la construction d'un quai qui fut finalement achevé durant l'exercice se terminant le 30 juin 1893.

Le quai est long de 400 pieds, formé d'un abord en terre, large de 20 pieds et long de 50 ; de caissons faits de bois rond sur une distance de 250 pieds, et de bois carré sur une distance de 100 pieds. Les grandes mers montent de 46 pieds. La tête de la jetée qui est large de 40 pieds et haute de 35, repose dans 30 pieds d'eau, à marée haute, mais elle est à sec à marée basse.

La construction du tablier, qui était devenu vermoulu, fut commencée en mai 1900, et complétée en 1900-01.

En 1904-05, la superstructure étant en mauvais état, une section de 100 pieds de long et 40 pieds de large fut défaite et reconstruite sur une hauteur de 3 rangs ; les 100 pieds suivants furent aussi défaits et reconstruits, sur la même hauteur, excepté les traversines du tablier.

La dépense, en 1904-05 est de $3,000.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $13,340.75.

FORT DUFFERIN.

Le fort Dufferin a été construit par le gouvernement impérial et commande l'entrée ouest du port de Saint-Jean ; il est bâti sur une pointe élevée, au-dessus de l'extrémité du brise-lames de Negro Point.

Afin d'empêcher le promontoire d'être détérioré par les vagues, le ministère en 1882, fit construire un mur de soutènement en caissons lambrissés, long de 430 pieds, et l'année suivante, il y ajouta une longeur de 303 pieds.

Cette construction est exposée d'un côté à l'autre à la fureur des vagues et aux éboulis. En 1886-1887, elle a été beaucoup endommagée par la mer, et il fallut la reconstruire sur une distance de 205 pieds durant la même année et l'année suivante.

De 1887 à 1889, des réparations ont aussi été faites, et en 1890 la construction fut étendue de 100 pieds Diverses réparations furent encore faites en 1893-94. Cette construction a une longueur de 7 à 14 pieds, et au sommet une hauteur moyenne d'environ 9 pieds.

Le couronnement sur presque toute sa longueur, est entouré d'un garde-lames de $2\frac{1}{2}$ pieds de hauteur.

Durant l'excrcice 1896-97, on répara une brèche longue de 81 pieds, les travaux à l'intérieur, furent réparés sur une étendue de 200 pieds ; ils furent lestés de 128 verges cubes de pierre en même temps que le lambrissage fut aussi réparé en différents endroits avec des madriers de bois dur. Vers la fin de l'année 1896, afin d'exhausser la plage et de diminuer la surface qui devait être réparée en bois de charpente, un éperon en pilotis de bois dur, en bois de charpente et en pierre, a été fait sur une longueur de 40 pieds, une largeur de 10 pieds et une hauteur moyenne de 4 pieds. En 1897, la dernière annexe de la construction en coffrage, sur une distance de 130 pieds, a été commencée, et, à la fin de l'exercice 1896-97 n'était plus qu'à deux rangées de la hauteur totale.

Durant l'exercice 1897-98, elle fut lambrissée, lestée et complètement terminée sur une longueur de 945 pieds. De menues réparations furent aussi faites au lambrissage de l'ancienne construction.

En 1898-99, 4 des éperons de 232 pieds en ligne droite furent construits sur pilotis en bois dur, distants de 4 pieds, enfoncés de 9 à 12 pieds, couverts en merisier de 9 pouces carrés, reliés et boulonnés étroitement et construits le long de la rive pour protéger le bas du lambrissage du fronteau. De plus on lesta les caissons.

Durant l'année on fit diverses réparations ; une brèche à la façade fut réparée, on ajouta du lest et on renouvela quelques parties du lambrissage.

En 1900-1901, la façade fut lambrissée sur une longueur de 145 pieds ; 10 pilotis furent enfoncés pour clore une brèche de 11 pieds de long en même temps qu'un caisson fut construit ; 62 pieds de parements en pruche furent posés ; quelques pilotis furent boulonnés, et 373 verges cubes de lest furent placées dans le brise-lames. A l'extrémité supérieure, le parquet fut réparé pour une distance de 235 pieds de parements et 24 courbes avec autant de blocs fixés avec des boulons à vis.

En 1902-03, on a protégé la face du parapet en battant des pieux jointifs sur une longueur d'environ 178 pieds ; remplacé 14 pièces du bordage en épinette, et déposé près de 40 verges cubes de lest. On a prolongé de 94 pieds les travaux de protection en battant des pieux jointifs, assujettis par doubles moises et renforcés par des contre-fiches attachées à des pieux enfoncés à 13 pieds à l'arrière. L'intérieur de cet ouvrage a été en partie rempli de fascines et de pierre.

En 1903-1904, une nouvelle pile, 70 pieds de long et 20 de large, en caissons à joints clos, fut construite à l'extrémité intérieure du parapet. Le couronnement de cette pile est de niveau avec le garde-lames du vieil ouvrage.

En 1904-05, les angles du brise-lames furent protégés avec du lambrissage de 6 pouces ; les moises et pièces de couronnement furent peinturées avec du carbolineum avenarius, et 450 verges cubes de lest furent posées dans le brise-lames, etc.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $974.95.

La dépense totale au 30 de juin 1905 est de $31,146.25.

FOX CREEK.

Fox Creek, comté de Westmoreland, est un village agricole situé sur la rivière Petitcodiac, trois milles en bas de Moncton. La population est d'environ 350 habitants,

En 1880, les habitants de l'endroit, aidés d'une subvention de $850, du gouvernement provincial, construisirent un quai de 170 pieds de long par 40·3 pieds de large, au coût total d'environ $1,800. Ce quai était trop long ; son extrémité du large était exposé à la mer et les vaisseaux ne pouvait pas y amarrer.

Au mois de septembre 1904, des réparations et changements, rendus nécessaires par la détérioration du quai, furent commencés ; toutes les pièces de bois pourri furent enlevées et le quai fut raccourci de 35 pieds à son extrémité du large ; le sommet des 40 pieds suivants fut reconstruit en caissons, pour former une tête de quai 40 par 40 pieds. Dans les 22 pieds suivants les caissons furent construits en diminuant jusqu'à une largeur de 16⅓ pieds, puis continués, à la même largeur, sur une hauteur de 7·7 pieds. Un tablier en bois de 3 pouces fut posé, ainsi que 7 poteaux d'amarrage, et onze défenses sur la façade. A partir de l'ouvrage en caissons jusqu'au chemin public, une approche, 162 pieds de long, 15 pieds de large et 4 pieds de haut, a été construite en broussailles et terre avec sommet de 6 à 9 pouces en pierre. En avant du quai un lit de vaisseau

fut construit, 80 pieds de long par 25 pieds de large. Un escalier a été construit sur le côté inférieur de la tête du quai.

Au 30 de juin 1905, les travaux étaient complétés.

La dépense durant le dernier exercice financier, 1904-05, est de $999.80.

CAP-HOPEWELL.

Le quai de Cap-Hopewell, dans le comté d'Albert, près de l'embouchure de la rivière Petitcodiac et à la tête de la navigation à eau profonde, est l'un des nombreux ouvrages sur ce cours d'eau faits dans l'intérêt du chargement des navires. Pour l'avantage des vaisseaux allant à Moncton, Hillsborough et Dorchester y chercher des cargaisons, le département, en 1883, commença la construction d'un quai à l'est en caissons de bois rond, de 300 pieds de long par 22 pieds de large, lequel fut achevé l'année suivante. En 1885, l'ouvrage fut allongé jusqu'à sa longueur actuelle de 583 pieds par une annexe bâtie en bois carré. Le plancher, les solives et autres poutres du haut étant détériorés, on se prépara à réparer l'ouvrage par l'achat de matériaux. Les réparations furent complétées durant l'exercice financier 1899-1900.

En 1900-01, l'extrémité extérieure, sur une longueur de 283 pieds fut reconstruite à une hauteur de 4 à 6 pieds. Le dessus de la tête du quai fut reconstruit. Une longueur de 30 pieds reste à être complétée.

Le sommet des 300 pieds intérieurs du quai à lest fut détruit par un incendie qui ravagea le village du Cap-Hopewell ; le feu se logea dans les pièces vermoulues du vieil ouvrage, et, ce ne fut qu'après beaucoup d'efforts que l'on parvint à l'éteindre et à sauver le bout du large du quai, lequel est construit en caissons de bois équarri.

En 1903-04, les pièces endommagées par le feu, dans le quai à lest, furent enlevées ; l'ouvrage de caissons en bois équarri fut reconstruit sur une hauteur de 3 à 6 rangs, jusqu'au niveau des solives du tablier.

L'ouvrage de caissons en bois rond fut aussi reconstruit sur une hauteur de deux rangs, jusqu'au niveau du dessous des solives du tablier ; les compartiments vides du plancher à lest furent remplis de pierre. Sur le côté nord les empâtements d'un nouveau talus furent posés sur une longueur de 70 pieds, et un rang du talus fut construit.

Sur le côté sud 54 pieds d'empâtements furent posés, le premier rang de pierre fut construit sur une longueur de 33 pieds, et le second rang, sur une longueur de 10 pieds. Le fascinage, sur lequel repose le talus, a été posé sur toute sa longueur, 200 pieds.

En 1904-05, les réparations furent achevées sur la partie endommagée par le feu, 200 pieds de long et 15½ pieds de large. La levée fut reconstruite, on plaça des grosses pierres sous le plancher du lest et les côtés furent reconstruits avec de la grosse pierre, reposant sur des empâtements en fascines, le sommet fut fini en petite pierre et gravier.

Les autres 100 pieds de caissons en bois rond endommagés par le feu furent réparés. Une section de 83 pieds de caissons en bois équarri fut reconstruite sur une hauteur de trois rangs et demi ; six nouveaux poteaux d'amarrage furent posés ; une échelle fut placée sur le çôté du quai et l'escalier réparé. Une balance de $400 fut employée pour placer de la pierre et broussailles dans le nouveau quai.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $1,999.92.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $14,356.57.

HOPEWELL HILL.

Hopewell Hill, comté d'Albert, est situé sur la rivière Shepody, un bras de la rivière Petitcodiac, à quatorze milles de Hillsborough.

En 1902 et 1903, le ministère construisit à cet endroit un quai en caissons de bois rond, 101 pieds de long et 40 pieds de large.

Durant le dernier exercice financier, la pile du large et la travée alternante qui avaient tassées, furent exhaussées au niveau général ; un lit de vaisseaux, le long de la façade extérieure du quai, fut construit huit pieds de haut.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $691.09.

LAMÈQUE.

Lamèque, comté de Gloucester, établissement de pêche, d'où sort une grande quantité de poissons chaque année, est sur l'île Shippagan, sur le côté est du port de Shippagan.

En 1899-1900, nous avons signé un contrat avec M. Arcade Landry, de Shippagan, pour la construction d'un quai à Lamèque, long de 990 pieds, baignant dans une eau profonde de 9·8 pieds à son extrémité extérieure, à mer basse. Ce quai comprend une approche ou pile sur le rivage, longue de 220 pieds et large de 25, 16 piles de 25 pieds carrés, une tête de 30x40 pieds ; le tout en encaissements en bois rond, à joints ouverts, complètement chargés de lest et pourvus de défenses, et de 17 travées de 20 pieds, traversées par des poutrelles de 12x12 pouces. Le tout devait être couvert d'un tablier en madriers de 3 pouces.

L'ouvrage, sous contrat, fut terminé au mois de janvier 1903.

La profondeur d'eau au bout du quai n'étant pas assez forte pour le commerce de l'endroit, on commença, au mois de septembre 1904, la construction d'un prolongement, consistant en une pile en caissons, 75 pieds de long par 30 pieds de large. Au 30 de juin 1905, la pile était en place et construite 14 pieds de haut. L'angle compris entre la dernière travée de l'approche et l'ancienne tête de quai a été recouvert d'un tablier avec traversines et pièces de couronnement.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05 est de $3,999.80.

La dépense totale au 30 juin 1905 est de $15,330.93.

L'ÉTANG.

L'Étang, dans le comté de Charlotte, est un des meilleurs havres sur la côte du Nouveau-Brunswick, et d'après les indications de l'Amirauté, l'un des plus commodes de l'Amérique du Nord. Ce havre est renommé pour ses sardines.

Les grandes mers montent de 23½ pieds.

En 1899, le ministère prolongea le quai du gouvernement provincial en y construisant une pile de tête, 30 pieds de long, 20 pieds de large, 25 pieds de haut et reposant dans 20 pieds d'eau, à l'eau haute.

En 1904-05, la seconde pile du vieux quai fut exhaussée de trois rangs ; cinq rangs de tirants furent posés sur une longueur de 60 pieds ; la quatrième pile fut exhaussée d'un rang ; le tablier fut renouvelé sur une longueur de 83 pieds, et le vieux tablier réparé sur une longueur de 31 pieds, et d'autres réparations faites sur une longueur additionnelle de 143 pieds.

Les chevalets de l'approche furent reparés, cinq pilotis et 20 défenses y furent ajoutés.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $252.45.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $735.57.

LITTLE SALMON RIVER.

Little Salmon River, comté d'Albert, un goulet sujet à la marée de la Baie de Fundy, 14 milles à l'est de Quaco, dans le comté de Saint-Jean, est le site d'une scierie dont le produit annuel est d'environ $25,000.

La batture qui protège ce petit pont étant exposée à être dénudée, nous avons bâti durant l'année fiscale 1902-03, un ouvrage de protection, long de 430 pieds, avec un éperon, long de 92 pieds, en pieux et madriers, le long de la crête de la batture.

En 1904-05, deux nouveaux éperons, 90 pieds de long chaque, furent construits, et l'ancien éperon, près du chenal, réparé.

La dépense s'est élevée à $511.96.

LOGGIEVILLE.

Loggieville ou Black Brook, comté de Northumberland, est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, 6 milles en aval de Chatham. C'est le terminus du chemin de fer

Canada-Eastern et port d'escale des vapeurs de la Compagnie de navigation à vapeur de Miramichi.

Durant 1901, le ministère a bâti un quai à Black-Brook, immédiatement en aval de celui que l'on appelle quai de Bentley. Il comprend une approche ou levée en pierre, longue de 170 pieds, large de 20 au sommet, talutée de un dans un sur les côtés ; une travée de 15 pieds et une tête de 25 x 40 pieds en charpente à parements jointifs, formant une longueur totale de 212 pieds ; l'extrémité extérieure baigne dans 10 pieds d'eau à mer basse. Le sommet de l'approche a été terminé par des traversines espacées de 8 pieds, les vides entre elles remplis de terre et gravier et sur les bouts de ces traverses on a posé des couronnements. Le quai a été complété en octobre 1901.

Durant une haute mer accompagnée d'une forte tempête peu longtemps après l'achèvement du quai, le remplissage en terre et gravier du sommet de l'approche fut emporté et les traversines et les couronnements déplacés.

Durant l'année fiscale 1902-03, nous remîmes en place les traversines et les couronnements, fixâmes les bouts des traversines à l'aide de boulons à têtes perdues sur les pierres supérieures des talus. Nous déposâmes de nouveau de la terre et du gravier sur une épaisseur de 3 pouces entre les traversines au-dessus de leur sommet, fermâmes toutes les ouvertures des côtés pour retenir le remplissage et fîmes un trottoir en madriers, large de 3 pieds, le long du côté inférieur du quai. Nous fîmes un bâtardeau en pieux, long de 18 pieds et large de 9 pieds, liés par des moises et entre-moises, à partir du coin inférieur du quai de Bentley jusqu'au bout intérieur de la travée de notre quai, et tout l'espace, long de 120 pieds et large de 10 à 20 pieds, a été rempli de fascines et pierre, que l'on a couronné de gravier jusqu'au niveau du sommet de notre quai.

En 1903-04, le ministère fit l'acquisition du quai Bentley pour la somme de $3,000 et au mois de mai 1904, on commença à réparer ce quai ainsi qu'à construire un ouvrage en pilotis, 55½ pieds de front et 48½ pieds de profondeur, pour remplir l'angle entre le quai Bentley et le quai du gouvernement.

Les réparations consistèrent à reconstruire le haut des parements des caissons extérieurs, à lester, niveler et poser un tablier de 12 à 16 pieds de large, en madriers de 4 pouces. La partie intérieure du quai fut remplie de broussailles, pierre et gravier jusqu'au sommet ; le quai est maintenant de 3½ à 4 pieds plus haut qu'avant.

Une partie du nouvel ouvrage, ci-haut mentionné, fut construite le long du quai du gouvernement ; ce travail a 29 pieds de large, couvert en madriers de 4 pouces et en partie rempli de fascines et de pierre. Un empellement en pilotis a été construit pour empêcher le remplissage du nouvel ouvrage de tomber dans la travée, en arrière du quai. Nous nous sommes procuré 483 tonnes de pierre pour être employées dans l'ouvrage.

En 1904-05, une approche de 505 pieds fut construite du quai au chemin public ; 163 pieds consistaient en nivelage et les 342 autres pieds en caissons. La partie nivelée a 22 pieds de large au sommet avec côtés à déclin de 1½ à 1 et fossés sur chaque côté. La partie en caissons à 22 pieds de large et est construite à une hauteur moyenne de deux rangs de bois rond, avec tirants, traversines, tablier de bois de 4 pouces et pièces de couronnement de 10 x 10 pouces.

Le quai en pilotis, 56 par 49 a aussi été achevé. Les pilotis extérieurs, les pilotis de défense et le lambrissage de 6 pouces entre les chevalets de pilotis ont été posés ; le quai est rempli de pierre et fascines jusqu'à 3½ ou 4 pieds de son sommet, et couvert d'un tablier en bois de 4 pouces.

Pour protéger les pilotis en bois à la créosote, ils ont été remplacés avec des espars en bois dur.

Des pièces de bois calées et des cailloux en avant du quai furent enlevés.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $3,500.24.

La dépense totale au 30 de juin 1905, est de $14,304.41.

LORD'S-COVE.

Lord's-Cove, comté de Charlotte, petit établissement de pêche sur l'île du Chevreuil, est un port d'escale pour les vaisseaux qui circulent entre Saint-Stephen, Saint-

André, Eastport et autres lieux de la baie de Passamaquoddy. Pour rendre la circulation de ces derniers plus facile, nous avons commencé à construire un quai en 1900-01. Les grandes mers montent de 24 pieds.

Le quai, sans l'approche, doit être fait de palées et de tréteaux, long de 328 pieds et large de 21 et terminé par une tête haute de 33 pieds.

Durant l'année fiscale 1902-03, ce quai a été prolongé jusqu'à l'arrière de la tête, sur une longueur de 120 pieds, en enfonçant 12 chevalets et en complétant la pose du tablier et du couronnement. Nous avons posé une potence, une échelle et des marches pour permettre au public de se servir immédiatement du quai.

L'ouvrage avait alors une longueur de 289 pieds, non compris l'approche en pierre, 28 pieds de long.

Durant l'exercice financier de 1903-04, la tête du quai fut construite, à l'exception de 17 défenses et 58 contrefiches qui ne sont pas encore posées.

L'ouvrage a maintenant une longueur de 328 pieds et une largeur de 21 pieds ; la tête du quai a 35 pieds de haut. L'approche consiste en une levée en pierre de 28 pieds de long, et en une tranchée, faite dans le roc, de 61 pieds de long.

En 1904-05, les matériaux nécessaires furent ordonnés pour la construction d'un plan incliné mobile.

La dépense en 1904-05, est de $212.38.

MISCOU.

Le havre de Miscou est à l'extrémité nord du comté de Gloucester, entre les îles Shippegan et l'île Miscou, sur l'entrée est du golfe Saint-Laurent dans la Baie-des-Chaleurs.

Le 27 avril 1904, le ministère passa un contrat, avec MM. Burns et Charleson pour la construction d'un quai à cet endroit. Le quai consiste en une culée de 200 pieds de long par 20 pieds de large ; 17 piles de 20 pieds carrés, 18 travées de 20 pieds et une tête de quai, 40 pieds par 30 pieds, reposant dans 3·8 pieds d'eau, à l'eau basse des marées ordinaires du printemps. Le prix du contrat est de $13,700.

Les travaux furent commencés au mois de mai, et le 30 de juin 1905, l'approche en caissons avait été construite à sa pleine hauteur. Les piles de 1 à 12 avaient été placées en position et construites de 8 à 6 rangs de haut. La tête du quai était commencée et construite 3 rangs de haut.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $3,490.30.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $3,564.02.

MUD COVE.

Mud Cove, dans le comté d'Albert, est une petite anse sur l'île Grindstone sur la rivière Petitcodiac.

La construction d'un petit brise-lames fut autorisée pour protéger les bateaux du gardien du phare et des autres. Le bois et le fer nécessaires ont été achetés durant l'exercice financier.

La dépense au 30 juin 1905, est de $491.57.

NEGROPOINT.

Negropoint est un cap élevé de soixante pieds au-dessus de la marque de l'eau haute, à l'entrée ouest du havre de Saint-Jean, qui est formé par l'estuaire de la rivière Saint-Jean, sur le côté nord de la baie de Fundy, et situé dans le comté de Saint-Jean.

Les grandes marées moutent de 25.3 pieds, les marées mortes 20 pieds.

Outre l'avantage de la position pour la distribution par voies ferrées des cargaisons dans la cité de Saint-Jean, le port de Saint-Jean est remarquable principalement pour la grande étendue de ses marées et par conséquent son exemption de la glace durant l'hiver. Le havre est ouvert pour ainsi dire, du sud-est au sud-ouest, mais les vagues sont brisées, au sud, par l'île aux Perdrix, et les vagues du sud-ouest sont adoucies par le brise-lames

de Negropoint, tandis que la batture qui s'étend de la péninsule sur laquelle est bâtie la ville, doit contribuer plus ou moins à modérer la force des mers du sud-est qui refoulent autour de la pointe Mispec.

Par l'île aux Perdrix, une éminence rocheuse consacrée à la quarantaine et à un phare, l'entrée du port de Saint-Jean est divisée en deux chenaux, est et ouest. Dans le premier, ou chenal principal, on trouve un minimum de 19 pieds d'eau, sur la barre, à l'eau basse des marées ordinaires du printemps. A deux cents pieds en-dedans de la crête de la barre, on trouve une profondeur de 5 brasses dans le passage étroit, tandis que, un peu plus haut, et entre les quais principaux, de chaque côté du port (large de 450 verges à cet endroit), il y a 12 brasses dans le milieu du chenal. Le chenal de l'ouest, de 10 à 14 pieds de profondeur à l'eau basse, et primitivement de 1,200 pieds de large, a été resserré par le brise-lames de Negropoint, s'étendant à 2,200 pieds dans une direction sud-est par sud, à partir du cap, comme on l'appelle.

Le brise lames fut commencé dans le printemps de 1875.

Dans le mois de février 1879, 1,300 pieds linéaires de caissons, avaient été balayés, à une profondeur variant entre 13 et 19 pieds, à partir du dessus, les pierres ayant été jetées à bas par l'action de la vague. En 1880, des réparations temporaires furent faites, et en 1881, un contrat, complété six ans plus tard, fut passé, par lequel l'ouvrage en caissons perdu fut remplacé par de lourdes pierres, et le talus regardant la mer, refait trois à un. Même cette inclinaison plus plane s'est trouvée trop escarpée pour se maintenir ; en conséquence, malgré leur dimension, les pierres quoique posées uniment, furent bientôt déplacées par la mer. Une longueur de 50 pieds du brise-lames, s'étendant à pleine hauteur au delà d'une pile en maçonnerie, bâtie, en vertu du même contrat, pour supporter un phare, fut aussi balayée. De 1891 à 1894, des réparations irrégulières et sans suite, furent exécutées par l'addition de larges pierres, déposées surtout vers l'extrémité pour empêcher le phare d'être miné.

En mai et juin 1895, quatre grands blocs de béton furent placés pour le même objet en face de la jetée, à sa base. En 1895-96, sept blocs de béton, coulés à peu près, au niveau de l'eau basse des marées mortes, furent bâtis de facon à former un quart de cercle autour de l'extrémité extérieure, pour recevoir la base d'un talus projeté en blocs de granit de 4 à 1.

Quinze blocs de béton formant tablier furent mis en position à l'extrémité extérieure, en octobre 1896 et juin 1897. Une quantiaé de pierres qui avaient été balayées autour de la pointe du brise-lames, du côté regardant la mer au côté regardant le port, fut aussi remise en place. Une partie de cette pierre fut placée en dehors des lourds blocs de fond posés l'année précédente, et une autre partie fut employée à la réparation de la crête de l'ouvrage.

Pour retenir le long de la face regardant la mer, de l'ouvrage comme protection naturelle, les amoncellements de sable du rivage qui, auparavant, étaient rejetés pardessus dans le port, un garde-lames de pilotis, broussailles, pierres et bois de 270 pieds de long, 8 pieds de large et 4 pieds de haut, commencé en 1895, fut achevé en 1896-97 et fut aussi prolongé de 140 pieds le long de l'ouvrage en bois, avec un bon résultat. En conséquence de la construction de ce garde-lames, le bord de la grève s'est allongé vers la mer tandis que la grève elle-même s'est augmentée en hauteur et en largeur.

Durant l'année 1897-98, par mesure de précaution, ou se procura 152 verges de granit qui furent déposées près du phare comme protection durant l'hiver, tandis que des pierres déplacées antérieurement par la mer furent remises en position.

L'avancement du bord de la grève rendit nécessaire dans cette année le prolongement du garde-lames de bois, qui fut porté à une distance de 80 pieds plus loin, le long du sommet du brise-lames. Un petit éperon fut aussi bâti dans le but d'expérimenter jusqu'à quelle proportion s'étendaient les amoucellements du littoral près de l'extrémité riveraine. Pour préserver le bois, les sommets des pilotis et les combles du frein furent enduits de deux couches de goudron.

Mille neuf cents verges cubes de granit furent mises en place en 1898-99 ; tandis que 285 verges de la pierre primitive de l'ouvrage, déplacées par la mer, furent rétablies dans leur position.

Durant 1899-1900, 414 verges cubes de granit furent livrées et placées autour du phare. 606 verges cubes de pierre déplacées par la mer furent remises en position. En 1900-1901, 5 caissons de béton, contenant 54.1 verges cubes, furent aussi mis en place 1,313 verges cubes de granit furent reçues et placées, tandis que 1,893 verges cubes du brise-lames, emportées par la mer le 8 novembre 1900, furent réparées. Le garde-lames en bois fut exhaussé de deux rangs de pièces sur une longueur de 40.

Durant l'année 1901-02, 4,694 verges cubes de grosses pierres, principalement en granit, ainsi que 719 verges cubes de petites pierres, furent livrées et mises en place. Un certain nambre de grosses pierres de l'ouvrage original, faisant 1,713 verges cubes que la mer avait délogées, ont été remises en place, à l'aide d'une chèvre à vapeur flottante. On a aussi réparé la chèvre et les édifices.

Durant l'exercice financier 1902-03, 4,603 verges cubes de grosses et 600 verges cubes de petites pierres furent livrées et mises en place dans le brise-lames à sa longueur primitive, viz. : en le prolongeant de 50 pieds au delà du phare. Quoique les pierres fussent très grosses, pesant en moyenne un peu moins de $1\frac{1}{2}$ verge cube (quelques-unes pesèrent 5, 6 et même 7 verges cubes chacune), une partie de la pointe restaurée fut enlevée par les fortes tempêtes de l'hiver. Outre les nouveaux matériaux ajoutés à l'ouvrage, 2,201 verges cubes de la pierre primitive du brise-lames, qui avaient été délogées par la mer, furent, à l'aide de chèvres sur terre ou sur mer, transportées et replacées, soit sur la pointe du brise-lames ou dans les brèches de la crête. Le tablier des encaissements a aussi été raccommodé, le matériel a été réparé et une chèvre pour lever les bateaux érigée près de l'extrémité du rivage.

Jusqu'à ce que l'ouvrage soit allongé jusqu'à l'île de la Perdrix, ou qu'il reçoive une superstructure permanente, il faudra le réparer constamment.

En 1903-04, douze blocs de béton, formant un montant de 417 verges cubes, furent faits *in situ*. Avant de faire le béton, 124 verges cubes de grosses pierres, prises dans une autre partie de l'ouvrage, furent placées autour du phare. Le garde-lames fut exhaussé de 2 pieds sur une longueur de 175 pieds.

En 1904-05, nous avons acheté 1,123 verges cubes de granit qui ont été concassées à la grosseur voulue pour le béton. Treize gros blocs de béton, formant un total de 599 verges cubes furent construits *in situ* : 519 grosses pierres, d'une moyenne de $\frac{3}{4}$ de verge cube chaque, qui avaient été déplacées par la mer furent remises en place ; un débarcadère a été construit en béton ; un chaland, 43 pieds de long et 15 pieds de large, a été construit pour transporter les matériaux ; un trottoir, 900 pieds de long et 4 pieds de large, fut construit, sur le sommet de l'ouvrage, en bois recouvert de deux couches de cabolieum avenarius ; des chèvres furent construites ; les toits des bâtisses réparés ainsi que l'outillage.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $19,994.91.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $547,405.35.

PARTRIDGE-ISLAND.

Partridge-Island, comté de Saint-Jean. est une éminence rocheuse située à l'embouchure du port de Saint-Jean, dont elle divise l'entrée en deux chenaux, celui de l'est et celui de l'ouest. L'île sert à la quarantaine et on y a aussi construit un phare.

A l'extrémité nord de l'île se trouvent deux jetées étroites, en encaissements, construites il y a plusieurs années, qui abritent le bateau qui dessert la station. Entre elles se trouve une pile solide, de nouvelle charpente en encaissements, longue de 50 pieds et large de 22, commencée et presque complétée en 1896-97, servant de fondation à la maison de désinfection ; cette pile a été terminée l'année suivante. Un plan incliné conduisant au bateau, devant servir à toute heure de la marée, a été partiellement bâti, un nouveau poteau d'amarrage posé et de légères réparations à l'extrémité de la jetée ouest furent exécutées en même temps.

Durant l'exercice financier 1902-03, la jetée ouest, longue de 121 et large de 17 pieds, a été exhaussée en y ajoutant un rang de traversines, de nouvelles poutrelles, de nouveaux tablier et couronnement. Un abri de 24 x 14 pieds a été bâti pour le bateau du médecin de la quarantaine, et une nouvelle chèvre (moins son poteau vertical) a été installée pour lever et descendre ce bateau, la mer étant trop agitée en hiver, pour permettre de le laisser à flot.

A la jetée de l'est, longue de 110 pieds ; large de 20, on a enlevé 11 défenses qu'on a remplacées par de nouvelles. On a renforcé le garde-lames en y ajoutant 7 coudres ; changé de place l'abri du bateau ; refait la chèvre et posé un nouveau couronnement ; fait un nouveau tablier par tout son sommet composé de deux épaisseurs de madriers de 2 pouces.

En 1903-04, l'approche en caissons de bois rond fut reconstruite. Cette partie de l'ouvrage a 75 pieds de long, 16½ pieds de large sur le sommet et 14 pieds de haut avec une plate-forme de 17 x 18 pieds. Un tablier en pruche fut posé et un garde-fous construit tout autour. Des planchers à lest, 30 pieds de long, faits en madriers doubles de 3 pouces, furent posés dans la jetée ouest, puis recouverts de 4 pieds de lest. Cinq ouvertures dans la façade intérieure furent lambrissées pour empêcher le lest de tomber ; le lest qui avait été enlevé par la mer et déposé près du quai fut enlevé.

En 1904-05, les façades des jetées furent lambrissées sur une longueur de 110 pieds : un plan incliné fut construit, ainsi qu'une passerelle mobile, et les échelles furent réparées. Une petite pile a été construite sur le côté extérieur de la jetée ouest.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $3,127.98.

PETIT-ROCHER.

Petit-Rocher, comté de Gloucester, est un village situé sur la côte sud-ouest de la Baie-des-Chaleurs, à 12 milles au-dessus de Bathurst.

Le 31 mai 1904, un contrat fut passé avec Simon McGregor, de Dalhousie, pour la construction d'un brise-lames.

L'ouvrage consiste en un corps de brise-lames principal, 209 pieds de long et d'un L placé à un angle de 74° 30' au corps principal, 160 pieds de long sur la façade extérieure. La largeur sur le sommet sera de 30 pieds. Il y aura 450 pieds entre le rivage et le point le plus rapproché du brise-lames, lequel sera construit dans une profondeur de 12 à 19 pieds à l'eau basse des marées ordinaires du printemps.

Le prix du contrat est de $32,900.

Les travaux furent commencés le 18 de mars 1905, et à la fin de l'exercice financier, deux piles avaient été construites et mises en place ; la première, 96½ pieds de long, 36 pieds de large à la base et 21 pieds de haut, chargée de lest jusqu'à un pied de son sommet ; la seconde, 41 pieds de long, 35 pieds de large à la base et 15 pieds de haut, environ à moitié chargée de lest.

Au mois d'octobre 1904, le chemin du quai au chemin public, fut nivelé ; environ 350 verges cubes de terre furent enlevées, et un fossé fut creusé de chaque côté de la chaussée ; 81 perches de clôture en fil de fer furent construites, ainsi qu'un petit pont de 12 pieds de long, avec culées en cèdre, sur un ruisseau traversant la chaussée. Au printemps, la chaussée fut nivelée avec du gravier et la clôture réparée.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $7,195.91.

POINTE-DU-CHÊNE.

La pointe du Chêne, comté de Westmoreland, est sur le côté ouest du détroit de Northumberland, et sur le côté sud-est de l'entrée du port de Shédiac. C'est le terminus d'un embranchement du chemin de fer Intercolonial ; les vapeurs qui fréquentent l'Ile du Prince-Edouard y font escale,

Les travaux de la pointe du Chêne se composent de deux brise-lames, un intérieur et l'autre extérieur, chacun long de 600 pieds, avec une ouverture de 80 pieds entre eux, et d'un quai à délestage (ainsi appelé), long de 200 pieds reliant le brise-lames extérieur au quai du chemin de fer Intercolonial.

Dans l'automne de 1902, une tempête fit une brèche dans le brise-lames extérieur, environ 50 pieds de long. Cette brèche fut réparée en 1903-04, les tirants furent placés à cinq pieds de distance, au lieu de 10 pieds tel qu'avant, et les pièces de parement furent assujetties ensemble au moyen de boulons filetés. Le sommet fut exhaussé de deux rangs, ou 1 pied et 8 pouces.

Durant l'exercice financier de 1904-05, les réparations furent complétées, 22 pieds de remplissage furent faits ; un tablier fut posé sur une longueur de 24½ pieds ; du lambrissage posé sur 73 pieds de la façade inclinée, et des pièces de couronnement furent posées sur les deux côtés, 72 pieds chaque. Le tablier de la partie vers le rivage fut enlevé, les traversines boulonnées aux tirants, et le tablier reposé.

Au mois de novembre 1904, une tempête emporta les traversines du plancher, et le lambrissage sur une longueur de 150 pieds, les pièces de couronnement et de parement furent aussi déplacés. Ces dernières furent replacées, et les débris sauvés de la tempête, empilés sur le quai, et deux rangs de longrines furent enlevés de la partie endommagée avec l'intention de la réparer. Une voie ferrée, avec plateforme tournante, fut construite, à l'extrémité du large du brise-lames extérieur, sur un ouvrage temporaire en caissons de bois, et 75 verges cubes de pierre mélangée furent placées sur la façade extérieure. Une quantité de 466 verges cubes de grosse pierre fut posée sur de la broussaille en dehors du brise-lames intérieur.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $3,998.06.

POINTE WOLFE.

Pointe Wolfe, un petit port naturel, dans le comté d'Albert, est situé sur la rive nord de la baie de Fundy, à 57 milles environ à l'est de Saint-Jean. L'embouchure de la rivière dans la baie est de 1,800 pieds de long et 700 pieds de large. Le port se trouve en haut de l'embouchure et est formé par une batture de 1,000 pieds de long, 200 pieds de large et 14 ou 15 pieds de haut. La crête de la batture est constamment lavée par la mer, ce qui diminue l'abri du bassin.

Un contrat fut passé pour la construction d'un ouvrage de protection de 806 pieds de long afin d'empêcher le démolissement de cette batture et de lui donner sa hauteur primitive.

Les travaux furent complétés au mois de décembre 1901.

L'ouvrage consiste en chevalets de pilotis, placés à huit pieds de distance, d'une largeur de 11 pieds et remplis, en partie, de pierre et fascines. Il donne satisfaction ; la batture a été par ce fait exhaussée, excepté une partie de 280 pieds, près du rivage, qui a été emportée par la mer jusqu'à une profondeur de 8 pieds.

En 1904-05, la partie endommagée a été, en plus grande partie réparée avec de la pierre et fascine, au coût total de $497.35.

QUACO.

Quaco, comté de Saint-Jaan, est situé sur la côte nord de la baie de Fundy, environ 30 milles au nord-est de l'entrée du port de Saint-Jean. La baie est demi-circulaire, et s'ouvre sur le côté sud-est entre Quaco-Head et la pointe Macomber, à 2 milles de distance ; si l'on tire une ligne droite entre ces deux caps, la distance est d'un mille. A l'embouchure d'une petite rivière qui se décharge à l'extrémité est de la baie, on a formé un petit havre de refuge en construisant deux jetées ; celle de l'est à 310 pieds, et celle de l'ouest 302 pieds de long. Le port est à sec à mer basse et n'est seulement accessible qu'environ durant 6 heures pendant chaque marée aux cabotiers qui y viennent charger du bois ou s'y mettre à l'abri. Les grandes mers montent de 30 pieds, les mortes-mers de 23 pieds.

En 1896-97, on a réparé la jetée de l'ouest sur une étendue de 149 pieds, et le bordage de la face inclinée ; renouvelé plusieurs pièces de parements par des pièces de merisier de 14 pouces carrés, fixées par des boulons filetés ; remplacé une quantité de lest. On a aussi ajouté deux défenses et une échelle. En même temps on a protégé la jetée de l'est contre l'affouillement par des fascines et de la pierre ; posé 13 nouvelles défenses et remplacé les têtes de 5 autres défenses cariées, par du bois sain ; fait aussi de légères réparations au tablier et au revêtement ; posé une autre échelle. La dépenss de cette année a été de $1,377.51.

En 1897-98, on a dépensé $50 pour fermer une petite ouverture et poser des bandeaux de fer sur l'angle de la jetée ouest qui avait été frappé par une goélette.

Durant l'exercice financier de 1902-03, on a reconstruit la face inclinée de la jetée de l'est sur une longueur de 70 pieds, l'extrémité extérieure ayant 10 rangs de hauteur et l'extrémité intérieure 7 rangs.

En 1903-04 on a complété les réparations de cette façade ; une longueur additionnelle de 19 pieds fut aussi réparée ; le tout fut lambrissé. Quatre nouveaux poteaux d'amarrage furent posés, une défense fut placée à l'un des angles de la jetée, et les pièces de couronnement et le tablier furent réparés.

En 1904-05, le sommet de la superstructure des jetées fut réparé ; les pièces de couronnement, les pièces de parement dans les rangs supérieurs, les traversines et le tablier furent en partie renouvelés. La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $1,844.11.

RICHIBOUCTOU.

Le havre de Richibouctou, dans le comté de Kent, est un port où se fait le commerce de bois, sur le détroit de Northumberland, et le terminus du chemin de fer Kent Northern, à 38 milles au sud de Miramichi, et à même distance environ au nord de Shediac, et est formé par l'embouchure d'une rivière sujette à la marée sur une distance de 22 milles.

Les ouvrages primitivement projetés pour l'amélioration du port, étaient deux brise-lames, dont l'un devait s'étendre de la pointe sud de la grève du nord, dans une direction sud-est, sur une longueur de 1,200 pieds, et l'autre devait courir dans une direction nord-est, à partir de la grève du sud, le but visé étant de resserrer le courant dans un chenal permanent, et de nettoyer ainsi la barre. En février 1873, la jetée nord fut commencée et en septembre 1874 avait été construite sur une distance de 1,200 pieds.

De 1891 à 1903, des réparations furent faites aux différentes parties de l'ouvrage et plusieurs épis et parapets furent construits sur le côté intérieur et le côté extérieur du brise-lames principal pour protéger ce dernier et exhausser la grève.

En 1901-02, la construction d'un prolongement fut commencée, et 130 pieds de l'ouvrage était construits à la fin de cet exercice financier. Ce prolongement, qui a 315 pieds de long, commence à 300 pieds de l'extrémité de l'ancien brise-lames et s'étend dans une direction sud-est.

En 1902, la balance de l'ouvrage ainsi qu'un travail de protection, sur le côté du havre de l'ancien brise-lames, furent donnés à l'entreprise. L'ouvrage sous contrat fut achevé le 30 de novembre 1903.

Le prolongement consiste en une base en fascines, 74 pieds de large, chargée de pierre, a travers laquelle sont enfoncés trois rangs de pilotis, placés à 5 pieds de distance et sur lesquels est construite une levée en pierre de 12 pieds de large au sommet, avec côtés construits a déclin de 2 à 1.

Nous nous proposons de construire un prolongement additionnel de 300 pieds, et à cette fin, nous nous sommes procurés durant l'exercice de 1904-05, des matériaux de construction ; la machinerie de chèvre a aussi été réparée.

Les dépenses durant l'exercice de 1904-05, sont de $1,002.42.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $119,824 20.

RIVIÈRE SAINT-JEAN ET SES TRIBUTAIRES.

La rivière Saint-Jean, proprement dite, longue de 450 milles, a des sources dans la province de Québec et l'Etat du Maine, à une altitude maximum réputée de 2,159 pieds au-dessus du niveau de la mer. Entrant dans le Nouveau-Brunswick, au confluent de la rivière Saint-François, un peu en bas des frontières de Québec, elle continue à servir de borne internationale presque jusqu'aux Grandes Chutes, et après avoir parcouru près de 300 milles de cette province (traversant les comtés de Madawaska, Victoria, Carleton, York, Sunbury, King et Queen), elle se décharge dans la Baie de Fundy, à Saint-Jean. Elle reçoit plusieurs tributaires dont quelques-uns sont de grandeur considérable, entre

autres, les rivières Saint-François, Madawaska, Green, Grande, au Saumon, Aroostook, Tobique, Presqu'île, Madespnakeag, Eel, Makawick, Oromocto, Janseg, (Grand-Lac), Washademoak, Belleisle et Kenebecasis. A l'exception des cinq dernières, qui sont légèrement sujettes à la marée sur un certain parcours, toutes les autres sont des cours d'eau douce. On calcule à 26,000 milles carrés le bassin total qu'elle arrose, de son embouchure à sa source, ce qui est presqu'égal à tout le Nouveau-Brunswick ; mais comme une partie de ce bassin est en dehors de la province, elle n'en égoutte qu'un peu plus de la moitié. La Saint-Jean est considérée navigable pour les vaisseaux tirant 15 pieds sur une étendue de 50 milles en amont de son embouchure, mais on ne possède aucun renseignement sûr à ce sujet. Elle a environ 8 pieds d'eau à mer basse, à Frédéricton, à 84 milles de la mer et à 6 milles en aval de la tête de la marée à Springhill. Elle nous offre trois phénomènes naturels à observer : les abaissements de la marée, les Grandes Chutes et les crues annuelles.

Quoique en été, le courant d'eau douce entre Woodstock et Frédéricton, à certains endroits, soit large de 400 à 1,000 pieds, et qu'il s'élargisse à ce dernier point, après avoir atteint le niveau de la marée, à un demi-mille, cependant, la véritable embouchure de la rivière, gorge rocheuse de 400 verges de long, immédiatement à la tête du port de Saint-Jean, ne mesure qu'autant de pieds en largeur à mer haute. Ici, à l'eau basse, le niveau de la rivière est de 11 à 15 pieds au-dessus de la mer, et comme les mers ordinaires montent de 23 à 27 pieds, le niveau de la mer à l'eau haute se trouve de 8 à 13 pieds au-dessus des eaux de la rivière. Ainsi, il se produit deux chutes à chaque marée, viz. : une en dehors et une en dedans, et les vaisseaux ne peuvent passer que lorsque les eaux de l'océan et de la rivière sont au même niveau. Ceci ne se produit que pendant 10 minutes, à chaque flux et reflux : en tout autre temps, le passage est ou impraticable ou extrêmement dangereux. (Direction de la navigation de l'Amirauté).

Aux Grandes-Chutes, 223 milles en amont de la mer, tout le volume de la rivière plonge par dessus un rocher en calcaire presque perpendiculaire, haut de 60 pieds, dans un ravin profond, large de 250 pieds, semblable à la passe étroite de Saint-Jean. Flanqué sur presqu'un mille par des falaises rugueuses élevées, le courant s'échappe du pied des chutes avec une force excessive, creusant des trous ronds dans le fond rocheux du chenal, en descendant une autre chute que l'on estime n'être que légèrement moins haute que la première. Dans le port de Saint-Jean, on considère que les grandes mers ordinaires montent de $25\frac{1}{2}$ pieds. Aux quais des vapeurs qui circulent sur la rivière, un mille en amont des chutes, lorsque la variation estivale n'est que de 3 pieds, le niveau de la crue la plus élevée, dit-on, est de 17 pieds au-dessus de l'eau basse extrême. A Oromocto, 73 milles en amont de la mer, où la variation de la marée est de 10 à 12 pouces, la crue de 1887 a atteint un pont 20 pieds au dessus de l'eau basse. A Andover, à 200 milles de la mer, les crues atteignent une élévation de plus de 27 pieds au-dessus du niveau estival. En contraste, les rivières Tobique et Saint-François se gonflent de 9 et 6 pieds respectivement. Après la première augmentation due à la fonte des neiges dans les bassins collecteurs de la Kenebeccasis, de la baie de Belleisle et de la Washademoak, une nouvelle crue survient, causée par l'eau refoulée de la rivière qui est alimentée par des sources situées plus au nord et qui dégèlent conséquemment plus tard.

Le port de Saint-Jean est ouvert toute l'année, mais la rivière est couverte de glace de novembre à avril, durée moyenne de 144 jours.

L'eau généralement commence à s'élever en avril, atteignant son niveau de crue au commencement de mai, et conservant un niveau élevé pendant deux ou trois semaines. La débâcle se fait avant l'arrivée de l'eau la plus haute. Vers le milieu ou la fin de juillet, l'eau est revenue à son niveau estival, qu'elle conserve environ de 60 à 70 jours avec quelques variations suivant l'abondance des pluies.

En outre d'une petite quantité de charbon, une quantité considérable de bois de corde, et les produits alimentaires ordinaires fournis par les habitants d'une grande vallée fertile, le commecce de la rivière comprend une abondance de bois de grande valeur, dont la quantité varie chaque année, mais qui est généralement d'au moins 135 millions de pieds en superficie, annuellement. La grande partie des billes vient par les tributaires et le haut de la rivière et est flottée jusqu'à Frédéricton, où une certaine partie est manufacturée et expédiée sur la côte ou aux Etats-Unis. Le reste ou la plus

grande partie est remorquée en radeaux, de la capitale provinciale à Saint-Jean, ce qui emploie une flotte spéciale.

La navigation peut être divisée en trois parties : La partie sujette à la marée pour les vaisseaux à vapeur et à voiles, entre Saint-Jean et Frédéricton, 84 milles, demandant 11 pieds à l'eau basse. Principales objections : les battures d'Oromocto, environ $1\frac{1}{2}$ mille ; la batture du centre en amont de l'île Oromocto, environ 1 mille, et les battures vis-à-vis de Frédéricton, à peine plus d'$\frac{1}{2}$ mille de long. On a dragué cette dernière, mais les autres obstructions restent.

2. La partie de la navigation intérieure, de Frédéricton à Woodstock, distance d'environ 65 milles, demandant près de $3\frac{1}{2}$ pieds d'eau à l'eau basse. L'obstacle à cette navigation intérieure, outre les cailloux parsemés ci et là et peut-être par le fond de roc de Méductic, est constitué par les battures d'alluvion plus ou moins grossières, suivant la force du courant, dont la composition peut-être du sable, des graviers ou des pierres. Les principales barres sont à Springhill et à l'île de l'Ours ; tandis que les barres de Knapp, Perley. Coac, Nackawick' Belvisor, Moore, Bell, Dibblee, et Bedell, ainsi que les rapides Méductic, constituent suivant nos derniers renseignements, de moindres obstacles. Se divisant en amont de Springhill en deux chenaux principaux, et d'une largeur générale de 350 verges s'élargissant à $1\frac{1}{2}$ mille entre ses rives, son eau s'étant accrue d'au moins un tiers, la rivière devient parsemée d'îlots et de haut-fonds. Deux battures de gravier appelées barre de Brussel et barre de Chapel, ensemble environ $\frac{1}{2}$ mille de long, constituent l'obstacle à Springhill. A l'île de l'Ours, 25 milles en amont de Frédéricton, par suite d'une autre division de la rivière en trois chenaux, faisant en tout 600 verges de large, une batture de sable et de pierre, longue d'un mille, où l'eau est profonde de 21 pouces, a été formée. En outre du dragage, il faudra faire une longue digue de dérivation pour maintenir ce chenal. Après s'être réuni en aval de l'île, le passage de l'eau devenu unique ne mesure que 250 verges.

3. La partie du haut de la rivière, y compris avec les tributaires, toute sa partie en amont de Woodstock. Cette partie ne sert maintenant qu'au flottage du bois. Sur quelques tributaires, loin des chemins de fer, les provisions des chantiers sont transportées par remorquage ; c'est pourquoi, il faut créer des chenaux et des chemins de halage.

SECTION 1.

Partie de la navigation sujette à la marée. Cette partie de la rivière Saint-Jean, en outre de son chenal principal à l'usage des vapeurs qui circulent tous les jours entre Saint-Jean et Frédéricton, distance de 84 milles, comprend quatre cours d'eau exposés à la marée, sillonnés par des vaisseaux en bois et des vapeurs à passagers réguliers, savoir :—

	Long. en milles.
Rivière Saint-Jean	84
Kennebecasis	24
Belleisle, baie de	12
Washademoak, lac	27
Grand lac et rivière au Saumon	35
Longueur totale	182

Pour l'avantage des vapeurs et autres vaisseaux qui fréquentent la rivière principale et ses tributaires, le gouvernement provincial a érigé un nombre de quais, en faveur desquels le ministère a contribué jusqu'à la moitié de la dépense certifiée.

En 1901-02, il a contribué $3,000 à cette fin ; en 1902-03, $4,813.14.

Le 22 janvier 1903, on a signé un contrat pour la construction d'un quai public à Oromocto, lequel fut achevé en 1903-04. Ce quai est en caissons de bois rond, 300 pieds de long, avec une approche de 20 pieds de large au sommet, construite à déclin de 1 à 1 et lambrissée. La tête du quai a 70 pieds par 35 sur le sommet. L'ouvrage est rempli de lest. Une chaussée de 130 pieds de long fut construite du vieux quai au nouveau.

COURS PRINCIPAL.

Embouchure de la rivière Tobique à la Rivière des Chutes. Entre l'embouchure de la Tobique et la Rivière des Chutes, 125 verges cubes de roc ont été enlevées au moyen de la mine, au coût de $199.92.

Rivière au Saumon à l'embouchure de la Tobique.—Entre la rivière au Saumon et l'embouchure de la rivière Tobique, 92 verges cubes de roc ont été enlevées, au coût de $150.

Grandes Chutes à Rivière au Saumon.—Entre les Grandes Chutes et l'embouchure de la rivière au Saumon, 103 verges cubes de roc ont été enlevées au coût de $150.

Graudes Chutes.—Aux Grandes Chutes, un chemin fut ouvert jusqu'à 'Grenier's Eddy', et 175 verges cubes de roc ont été enlevées, le tout au coût total de $498.84.

Rivière Tobique.—Sur le cours principal de la rivière Tobique, entre Plaster Rock et les fourches de Nictau, des cheneaux de 60 à 75 pieds de large et 4 pieds de profond, formant une longueur totale de 6,710 verges, ont été creusés ; 40 cailloux, arbres, souches, et autres obstacles ont été enlevés ; à Knowlton's Flats, un barrage en caissons a été construit, 210 pieds de long, 24 pieds de large et 8 pieds de haut.

Dépense totale, $2,273.12.

Petite Rivière Tobique.—Cette rivière a été nettoyée à partir de Lawson's Camp jusqu'au pied du lac Nictou, une distance de 10 milles, et un sentier de halage a été ouvert sur un côté de la rivière.

Dépense totale, $200.

Rivière Quisibis.—Un pertuis, pour le passage du bois, a été réparé, et une porte de 8 pieds de haut et 6 pieds de large a été posée dans le barrage, le tout au coût de $183.75.

Petites Fourches, rivière Quisibis.—Sur les Petites Fourches de la rivière Quisibis, un sentier de halage a été ouvert sur les deux côtés de la rivière, sur une distance de deux milles, à partir de Theriault's Camp, au coût total de $50.

Petites Fourches, rivière Verte.—Aux Petites Fourches, sur la rivière Verte, 32 verges cubes de roc ont été enlevées, au coût total de $50.

Petites Fourches, rivière des Iroquois.—Aux rapides, situés à un mille de l'embouchure des Petites Fourches, les cailloux, corps d'arbre, etc., ont été enlevés sur une distance de un mille et demi. Aux seconds rapides, trois quarts de mille de long, 42 cailloux (37 verges cubes) ont été enlevés ; la pierre fut hâlée au rivage et un sentier, trois quarts de mille de long et 12 pieds de large, fut ouvert.

Dépense totale, $225.03.

Rivière à la Truite.—Un sentier de halage, 6 pieds de large, a été ouvert à partir de l'embouchure des Petites Fourches de la rivière à la Truite, sur les deux côtés de la rivière, jusqu'à un demi mille de la frontière de Québec, une distance de huit milles. Des souches et 12 verges cubes de roc ont été enlevées et un barrage en caissons, 100 pieds de long, 20 pieds de large et 4 pieds de haut, en partie chargé de lest, a été construit. Dépense totale, $150.

Rivière Saint-François.—Des cheneaux de 150 pieds de long ont été creusés à travers les trois barres au-dessus des rapides du Gros Lac. Deux cheneaux, un quart de mille de long chaque, ont été ouverts à travers les rapides. Un chenal, 165 pieds de long, 20 pieds de large et 3 pieds de profond, a été creusé à travers une barre en bas des rapides ; un chenal de 200 pieds de long, 20 pieds de large et 3 pieds de profond, creusé à travers les deux barres au-dessus de l'étang de McKeown. Trois sentiers de halage, un quart de mille, 300 pieds et 82 pieds de long, respectivement, ont été ouverts.

Dépense totale, $200.

Saint Hilaire.—A Saint-Hilaire, où il s'était produit un effondrement, 388 verges cubes de remplissage de pierre ont été faites au coût total de $193.50.

La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904 05, est de $5,108.58.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, non compris le dragage, est de $174,442.86.

SHIPPIGAN-GULLY.

Shippigan-Gully, comté de Gloucester, un passage entre l'île Shippigan et la terre ferme, est situé sur la rive ouest du golfe Saint-Laurent, à 3 milles au sud-est du village de Shippigan, terminus du chemin de fer de Caraquette, et 65 milles à l'est de Bathurst, chef-lieu du comté.

En vue d'améliorer l'entrée du port, le ministère en 1875 commença la construction d'un brise-lames sur le côté est du détroit, et d'un barrage long de 890 pieds pour fermer ce que l'on appelle le détroit de l'est, distance de trois cinquièmes de mille à l'est du détroit principal.

De 1875 à 1890, les travaux ne se rapportèrent qu'au côté est de l'entrée, et lors de cette dernière année, ils consistaient principalement en une jetée ou brise-lames à la pointe, et en un brise-lames le long de la face nord de la batture, le tout ayant une longueur de 1,220 pieds, dont un tiers est en encaissements et le reste est en fascines et pieux.

En 1880-81 et en 1883, le barrage a été réparé, exhaussé et renforcé, et durant, la dernière année la jetée a aussi été réparée et allongée, de 120 pieds.

En 1883.84 et 1886-87, l'on fit encore des réparations générales. En 1888-89, l'ouvrage fut encore prolongé de 50 pieds par une pile additionnelle à son extrémité extérieure.

Durant 1890-92, on a signé un contrat pour la construction d'un brise-lames, long de 1,194 pieds, vers le large en partant de la batture ouest, composé de palées, fascines et pierres, et la reconstruction de 137 pieds de la partie extérieure de l'ouvrage de l'est.

En 1892-93 et 1893-94, on a continué les réparations, et en 1897-98, on a préparé des plans et réparé généralement tous les travaux. On les a poursuivis jusqu'à l'hiver de l'année suivante et pendant ce temps on a exhaussé le barrage de 3 pieds sur une longueur de 452 pieds, et on l'a prolongé vers l'ouest de 185 pieds. On a aussi fait un tablier en fascines et pierres, long de 375 pieds, sur le côté sud du barrage, et sur son côté nord on a battu 10 files de pieux formant des épis afin d'arrêter la course des plantes marines et du sable, fermant ainsi les ouvertures et en même temps protégeant et renforçant le barrage. Entre celui-ci et l'établissement de pêche de Fruing et Cie, 4 tunes, d'une longueur totale de 155 pieds, deux sections d'ouvrage en fascines, pieux et gravier, dont une de 12 par 60 par 3 pieds, et l'autre de 13 par 46 par 4 pieds, ont été construites afin de préserver les battures et forcer les attelages à ne suivre qu'un seul chemin. Immédiatement à l'est de l'établissement susdit, une construction en chevalets, longue de 120 pieds, remplie de fascines et de pierres et une autre allonge, longue de 119 pieds en fascines et en pierres seulement, ont été construites pour fermer une ouverture dans la batture du côté du port. Près de l'extrémité intérieure de la jetée de l'est, on a fait 63 pieds d'ouvrage en chevalets, et entre cet ouvrage et la tête de la jetée on a fermé, au moyen de pieux, fascines et pierres, une brèche de 22 pieds, une autre de 62 et une troisième de 70 pieds. Une brèche de 90 pieds dans la tête de la jetée a été fermée par la construction partielle d'une pile en encaissements, à joints clos, et d'une palée, chacune longue de 45 pieds, et on a fait d'autres petites réparations. Sur le côté ouest du détroit, on a battu 62 pieux à l'extrémité extérieure du brise-lames, et rempli 180 pieds de fascines et pierres. Le long de la batture de l'ouest, un endiguement long de 1,669 pieds, composé de pieux, fascines et gravier, a été construit pour fermer les issues et exhausser la crête de la batture, et une ouverture de 43 pieds entre les dunes de sable a été fermée à l'aide de pieux, fascines et gravier.

Durant 1899-1900, la brèche de 90 pieds dans la jetée de l'est a été complètement fermée ; 455 pieds ont été reconstruits en fascines et pierres. Un épi en pieux, long de 26 pieds, a été fait sur le côté de l'ouvrage qui regarde le port, et un autre, long de 220 pieds, sur le côté qui regarde la mer, en pieux, fascines et gravier. On a exhaussé le barrage de 3 pieds, à l'aide de fascines et de pierres, sur une longueur de 495 pieds. Placé un tablier long de 476 pieds et large de 8 pieds le long du côté sud ; et une allonge de 17 pieds a été faite à l'extrémité de l'est, d'où un épi, long de 180 pieds, en pieux, fascines et pierres a été construit presqu'à angle droit avec le barrage.

En 1900-01, on a fait à l'extrémité extérieure de la jetée de l'est, une nouvelle tête en pieux de 44 x 34 pieds, et des endiguements, longs de 200 pieds et de 92 pieds respectivement, ont été bâtis sur les côtés extérieur et intérieur de la chaussée bâtie l'année précédente sur la batture de l'ouest. 190 pieds du brise-larmes de l'ouest ont été bordés horizontalement du côté du port entre l'eau haute et l'eau basse ; l'intérieur de l'ouvrage a été renforcé par des liernes, et l'on a prolongé de 100 pieds son extrémité intérieure.

En 1901-02, sur le côté est, la pile extérieure du brise-lames a été chargée de lest ; un éperon long de 47 pieds a été bâti, et un autre, partiellement. L'ouvrage à l'est de chez Fruing et Cie a été bordé de madriers de 3 pouces, et entre celui-ci et le barrage, distance de 1,826 pieds, un endiguement a été fait. On a aussi exhaussé le barrage de 3½ pieds, sur une longueur de 350 pieds. Sur le côté ouest, les 130 pieds extérieurs du brise-lames ont été renforcés par des liernes ; des pieux enfoncés à son extrémité extérieure ; du bordage horizontal sur une autre étendue de 130 pieds sur le côté est du susdit brise-lames et ses 30 pieds extérieurs, en partie remplis de fascines et de pierres. Sur le côté du brise-lames qui regarde le port, on a aussi construit un éperon de 48 pieds et fait une palée pour le prolonger à 88 pieds ; on a allongé de 175 pieds l'extrémité intérieure en battant des pieux jointifs adossés sur des fascines et de la pierre.

Durant l'exercice financier de 1902-03, l'ouvrage à l'est de Fruing et Cie a été prolongé de 121 pieds vers l'ouest pour arrêter l'érosion de la batture. A cet effet, on a battu 163 pieux jointifs, 25 pieux ont été battus à 6 pieds de distance et à 8 pieds en arrière des pieux jointifs, et l'espace entre eux rempli de fascines et de pierres sur une hauteur de 4 à 6 pieds. Deux nouveaux épis, longs chacun de 40 pieds, faits de doubles pieux enfoncés à 4 pieds de distance, avec parements en bois dur, de 9 pouces, ont été bâtis sur le nord de l'ouvrage de l'est à des distances de 350 à 500 pieds de son extrémité extérieure. Deux épis sur le côté est ont été augmentés de hauteur en plaçant et consolidant deux rangs additionnels de pièces de bois dur de 9x9 pouces. Le brise-lames de l'ouest a été allongé vers l'ouest de 1,200 pieds, les travaux consistant à enfoncer des pieux de 4 à 6 pouces à 4 pieds de distance sur le long et sur le large et à remplir le vide entre eux de fascines et de pierres. Le bordage horizontal du côté est du brise-lames a été boulonné de nouveau ; renouvelé 25 pièces du tablier ; placé 2 bandeaux de fer autour du coin extérieur.

Durant le dernier exercice financier 1903-04, les travaux suivants furent exécutés : sur le côté est, deux épis, un de 40 pieds et l'autre de 29 pieds de long furent construits sur le côté du brise-lames regardant le havre, avec des pieux lambrissés avec du bois dur de 6 pouces ; deux épis, dont les extrémités du large avaient été levées par la glace, furent raccourcis de 12 et 8 pieds respectivement ; 500 pieds de parapet, formés de deux rangs de pieux enfoncés de 8 pouces en 8 pouces et remplis de fascines, furent construits sur le côté du large pour arrêter le sable ; 37 pieds de construction semblable furent construits comme prolongement de l'ouvrage sur le côté regardant le havre, à l'est de l'établissement de Fruing et Cie ; les tirants de traverse de la seconde pile extérieure du brise-lames de l'est furent nivelés, prêts à recevoir le tablier.

Sur le coté ouest, 375 voyages de sable et gravier furent déposés dans un affaissement de la grève, le long du parapet, où les hautes mers commençaient à se frayer un passage. Les extrémités de trois épis qui avaient été levées par la glace furent coupées de 30, 10 et 15 pieds respectivement. Cinquante pièces neuves de tablier furent posées sur le brise-lames ouest ; les angles du bout du large furent renforcés par 6 bandes de fer additionnelles ; 60 verges cubes de fascines et 40 de pierre furent déposées sur son extrémité du large.

En 1904-05, vingt-et-un pilotis furent posés à l'angle sud-est du brise-lames de l'est, et l'intérieur fut chargé de lest. Environ 50 verges cubes de pierre furent posées dans la pile n° 2. A partir de la pile n° 3 allant vers le rivage, 150 pieds de la façade du large furent lambrissés, deux moises posées et l'intérieur rempli de fascines et pierre.

Le parapet sur le côté du havre fut réparé sur une longueur de 250 pieds, et un prolongement fut construit vers l'est, 325 pieds de long pour remplacer l'ancien ouvrage. Deux petits épis furent construits sur le côté du havre, 22 et 25 pieds de long respectivement, et le nouvel épi, à l'extrémité extérieure, fut défait.

Une brèche de 50 pieds de long dans le brise-lames ouest, faite par la glace le printemps dernier, fut réparée. Nous avons commencé la construction d'une pile, 77 pieds de long et 24 pieds et 4 pouces de large, située en dedans du brise-lames ouest, à 100 pieds de son extrémité extérieure. Le but de ce travail est d'empêcher la glace d'endommager le brise-lames et de faire dévier le courant vers une barre de sable, à l'entrée du havre.

A la fin de l'exercice financier, les 66 pilotis principaux avaient été enfoncés et les moises, contre-moises, etc., posées. Nous nous étions aussi procuré du lest, fascines et du pilotis jointif en bois dur de 10x10 pouces.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $7,755.42.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $95,809.71.

STONEHAVEN.

Stonehaven ou Clifton, comté de Gloucester, une station sur le chemin de fer de Caraquet, est situé sur la rive sud de la Baie-des-Chaleurs, 18 milles à l'est de Bathurst, chef-lieu de comté, et 8 milles à l'ouest de la Grande-Anse.

En 1878, le ministère acheta, à Stonehaven, un brise-lames primitivement long de 425 pieds, bâti par des particuliers, et durant la même année, le prolongea de 325 pieds, faisant une longueur totale de 750 pieds ; ses 200 pieds extérieurs sont placés à un angle de 72 degrés avec sa partie intérieure, et le tout est construit en encaissements en bois rond et en bois équarri, rempli de pierres et en partie protégé le long des faces nord et est par un talus en pierre. Le port est un refuge pour les vaisseaux de pêche ; il est profond de 7 à 8 pieds. Les grandes mers montent de 7 pieds.

Durant les années depuis 1886 à 1888 et de 1891 à 1893, et annuellement depuis 1897, nous avons fait des réparations générales à ce quai ; des grosses pierres mesurant d'une verge et demie à une verge cube chaque, ont été déposées le long des facades nord et est. En 1901-02 et 1903, pour empêcher ces pierres d'être emportées par la mer, une pile en caissons à joints clos, 70 pieds par 40 pieds fut construite à l'extrémité est de L. Les angles de cette pile sont protégés par des bandes de fer, et sa hauteur totale est de 17½ pieds.

En 1903-04, un garde-lames neuf a été construit le long de la façade nord de L. Ce garde-lames mesure 223 pieds de long, construit en caissons de 6 à 6½ pieds de large avec parements extérieurs en bois équarri de 10 par 12 pouces, posé à joints clos et lambrissé avec du bois de 4 pouces. Des rails de tramways furent posés le long du garde-lames, le tournant fut exhaussé et les rails le long de la façade de l'est et de l'approche furent mis de niveau. Un plan incliné fut construit à l'extrémité ouest de L pour permettre aux attelages de monter sur la pile de tête.

En 1904-1905, le talus en pierre, le long de la façade de l'est, fut prolongé de 205 pieds, ou jusqu'à 3 pieds de l'angle nord-est. De la pierre fut aussi placée dans la section attenant au rivage et le long de la façade nord de L, principalement dans l'angle entre L et la nouvelle pile.

Une pièce de couronnement additionnelle fut posée autour de la nouvelle pile et le long de la façade extérieure de L, ainsi que 22 nouvelles défenses.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05 est de $2,499.23.

La dépense totale au 30 juin 1905, est de $295,575.13.

TYNEMOUTH.

La crique de Tynemouth, comté de Saint-Jean, à 21 milles à l'est de la ville de Saint-Jean est un des nombreux petits havres desséchés à l'eau basse, que l'on trouve des deux côtés de la baie de Fundy, qui ne sont utiles qu'à cause des grands écarts de la marée. Les marées s'élèvent ici à environ 28 pieds. A l'intérieur d'une grève de gravier et de pierre, se trouve un bassin de marée, accessible aux petits vaisseaux à l'eau haute, par une ouverture située à l'extrémité de la grève.

En 1874-75, le ministère bâtit un quai solide en caissons sur le rivage avancé de la falaise et pour empêcher les vaisseaux de toucher terre à cet endroit.

En 1882-83, un autre ouvrage pour conserver le chenal fut bâti sur la pointe de la grève du côté opposé.

En 1894-95, une somme de $225 fut employée pour remplacer quelques-unes des défenses et couvrir le quai de l'est, et pour enlever une partie d'une couche rocheuse obstruant le chenal.

En 1897-98, une somme de $510 fut dépensée pour extraire 813 verges cubes de galets d'un haut-fond obstruant l'entrée et pour effectuer de menues réparations au quai de l'ouest.

Le port est formé par une longue grève s'étendant du côté ouest de la crique. Durant des tempêtes violentes, la crête de la grève fut emportée sur une hauteur de 5 pieds, sur une longueur de 300 pieds.

En 1900-1901, afin d'empêcher l'extension de la grève et de rendre le port moins dangereux, un ouvrage de protection en pilotis et madriers, formé de 3 éperons, de 41 pieds de long, fut construit sur une longueur de 345 pieds.

Près de l'éperon en caisson du brise lames de l'ouest, une pile de 68 pieds de long et de 16 pieds de large fut réparée sur une longueur de 52 pieds; de nouvelles plates-formes à lest et du lest furent posés, ainsi que de nouvelles solives; une partie du plancher fut renouvelée, ainsi que dix nouvelles défenses.

Des blocs furent placés entre les parements pour retenir le lest, 13 nouvelles défenses furent posées et le garde-lames réparé.

Durant l'exercice financier de 1903-04, le corps principal de la jetée ouest fut exhaussé de 2 pieds sur une distance de 116 pieds, 5 pieds de lest y furent déposés et un nouveau tablier construit; l'éperon fut aussi exhaussé de deux rangs, chargé de lest et couvert; l'extrémité intérieure fut nivelée et exhaussée d'un rang. Trois nouvelles défenses furent ajoutées sur la jetée est, et celles qui étaient détachées furent boulonnées. La chaussée conduisant à cette jetée fut réparée, sur une longueur de 50 verges. Le haut-fond qui obstruait l'entrée du havre fut enlevé; le chenal est maintenant 45 pieds plus large et 2 pieds plus profond qu'avant le creusage de ce haut-fond.

En 1904-05, des réparations furent faites, principalement au quai de l'ouest dont une partie fut exhaussée de 5 pieds, couverte et garnie de défenses. A l'eau basse, le chenal fut redressé et ses bords furent protégés par des travaux en fascines et pierre. Des grosses pierres furent enlevées du rivage et le chenal beaucoup amélioré.

La dépense en 1904-05 est de $499.80.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de 9,741.37.

SALMON RIVER (SUPÉRIEURE).

Upper Salmon-River, autrement appelée Alma, terminus du chemin de fer Albert-Sud, est située dans le comté d'Albert, à 5 milles de la baie du Rocher et 2 milles de Herring Cove. D'Alma, le bois est expédié, soit par des cabotiers à Saint-Jean pour être transbordé, soit directement aux navires de haute mer mouillés au large de l'île aux Meubles, ou dans la rade de Herring Cove. Afin de protéger les cabotiers amarrés en dedans de l'embouchure de la rivière, à des quais appartenant à des particuliers, qui peuvent recevoir quatre ou cinq vaisseaux, le ministère, en 1883 et en 1884, a bâti un brise-lames d'une largeur moyenne de 26 pieds et de 180 pieds de long. En 1886-87, ce brise-lames a été allongé jusqu'à une longueur de 420 pieds. A cause de sa position il traverse la course des détritus provenant du littoral. En conséquence, la plage s'est allongée de près de 500 pieds sur le côté exposé à recevoir ces matières, lesquelles, après s'être déposées en grande quantité le long du dehors du brise-lames, font à présent la même chose sur son extrémité. C'est pourquoi, en dedans de la pointe du brise-lames, il s'était formé une barre haute de 11 pieds qui traversait presque l'embouchure de la rivière. A l'aide d'un éperon temporaire, produisant l'affouillement, le chenal, qui s'était contracté à une largeur de 34 pieds, s'élargissait à 125 pieds durant avril et mai de 1900; mais la batture se reforma bientôt.

Le 6 août 1902, un contrat fut signé pour la construction d'un prolongement, 104 pieds de long et 30 pieds de large sur le sommet, construit en caissons à joints clos, avec façade talutée sur le côté exposé à la mer. A la fin de l'exercice de 1902-03, le dragage pour les fondations était terminé, et l'ouvrage en bois était commencé.

Au 30 juin 1903-04, l'ouvrage était construit jusqu'au 23e rang, ou à quatre pieds au-dessous du niveau du couronnement.

Au mois d'août 1904, les travaux étaient achevés.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $1,766,50.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $16,596.20.

UPSALQUITCH (RIVIÈRE).

La rivière Upsalquitch est le tributaire sud le plus considérable de la rivière Restigouche ; elle égoute à peu près un tiers du comté de Restigouche. Elle se jette dans la Restigouche à environ 6 milles en haut de Matepédia, sur le chemin de fer Intercolonial. Il se fait un commerce de bois considérable sur cette rivière, on y flotte environ 15 millions de pieds de bois, annuellement, et 15 chantiers sont établis sur ses bords ou sur ses tributaires.

Des améliorations furent demandées afin de faciliter la descente du bois et le passage des petits remorqueurs qui transportent les approvisionnements. Les travaux furent faits durant les mois d'août et septembre 1904. A Little Falls, une barre de gravier, au pied de la chute enlevée ; un chenal fut fait à travers des pointes de roche et 7 cailloux enlevés ainsi que 75 cailloux plus petits. Aux rapides Reid, une pointe de roche et 20 cailloux furent enlevés. Aux rapides McGowan, 50 cailloux furent enlevés par la mine. Aux rapides Rocky, nettoyé le chenal sur une longueur de 300 pieds. A Big Falls, ouvert un chemin à travers deux pointes de roc et enlevé 6 pointes de roc, dans le chenal. Ces améliorations ont été faites dans les 12 milles inférieurs de la rivière, où la navigation est la plus difficile. La dépense en 1904-05 est de $470.54.

WILSON'S-BEACH.

Ce que l'on appelle ainsi est un établissement de pêche, dans un petit renfoncement de la côte ouest de Campobello, île de la Baie de Fundy, comté de Charlotte. Entre 1874 et 1878, on a construit à Wilson's-Beach, un brise-lames long de 375 pieds, pour abriter l'anse, aux frais communs des gouvernements fédéral et local.

Le bras extérieur du brise-lames s'étant détérioré et l'anse s'étant remplie d'alluvion ; on fit des préparatifs en 1899-1900, pour réparer l'extrémité intérieure, sur une longueur de 248 pieds, et ces travaux ont été presque complétés durant l'année suivante, 1900-01. On s'est aussi procuré une quantité de matériaux pour allonger à eau plus profonde l'extrémité extérieure délabrée.

En 1901-02, on a terminé la restauration de l'extrémité extérieure. La pile n° 1 de la partie à reconstruire, longue en moyenne de 80 pieds et large de 36, consistant surtout en charpente de bois dur, a aussi été commencée, et à la fin de juin, 8 rangs de ses pièces étaient en place. On a aussi reçu une quantité de bois.

Durant l'exercice financier de 1902-03, la pile n° 1 a été allongée jusqu'à 130 pieds sur le dehors, construite jusqu'au 26e rang à l'extrémité intérieure et jusqu'au 23e à l'extrémité extérieure. La pile n° 2 a été construite jusqu'au 24e rang.

En 1903-04, la superstructure de la pile n° 1 fut completée ; la pile n° 2 fut construite à sa pleine hauteur, à l'exception des pièces requises pour la raccorder à la pile n° 3 ; la pile n° 3 fut commencée et construite jusqu'au 10e rang.

A la fin de l'exercice terminé le 30 de juin 1905, la pile n° 3 avait été construite, immergée, montée jusqu'au troisème plancher et chargée de lest ; l'ouvrage entier était couvert jusqu'à 85 pieds de l'extrémité.

La dépense durant 1904-05, est de $1,800.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $40,533.84.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE A BEAUFILS.

L'Anse à Beaufils, dans la municipalité de l'Anse du Cap, est située sur le golfe Saint-Laurent, à six milles au sud de Percé.

Durant les années de 1898 à 1901, des travaux de protection furent construits sur les bords d'un chenal conduisant à un petit bassin intérieur ; ces travaux consistent en deux jetées de déviation, chacune 440 pieds de long.

En 1902-03, une somme de $467.12 fut dépensée pour niveler une partie de la jetée de l'est, où un tassement de 6 à 8 pieds s'était produit.

Durant les mois d'octobre et novembre 1904, 50 pieds de la jetée est, brisés par la mer, furent réparés et lambrissés avec du petit bois rond, et une partie du lest, qui était tombé, fut remis dans la jetée, Une pile de 85 x 22 x 12 pieds fut construite en prolongement de la jetée ouest, L'ouvrage a été fait à la journée.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $1,548.48.

Les grandes mers montent de 5 pieds, les mortes-mers de 3 pieds.

ANSE A BENJAMIN.

L'Anse à Benjamin, à Saint-Alphonse, est située sur le côté ouest de la baie Ha ! Ha !, sur la rivière Saguenay, près du quai de Saint-Alphonse, dans le comté de Chicoutimi.

Les travaux à cet endroit consistent à enlever des gros cailloux, au moyen de la mine.

La dépense se monte à $901,97.

ANSE A GILES.

L'Anse à Giles est située sur la rive nord du Saint-Laurent, environ quatre milles et demi à l'ouest du village de L'Islet.

En 1904, ce ministère fit l'acquisition d'un quai à cet endroit. Ce quai consiste en une pile du large, 50 pieds par 36 pieds et 16 pieds de haut, avec approche composée de 6 piles et travées, le tout d'une longueur totale de 357 pieds.

En 1904-05, les réparations suivantes furent faites : deux piles, 25 x 20 x 15 pieds, furent entièrement reconstruites ; la superstructure des autres piles fut reconstruite et les angles protégés avec du bordage de 4 pouces ; toutes les traversines, le plancher et les pièces de couronnement furent renouvelés.

Le quai est en assez bon état, mais des travaux additionnels sont nécessaires pour compléter les réparations.

La dépense se monte à $987.94.

ANSE A LA GROSSE ROCHE.

L'Anse à la Grosse Roche, dans la paroisse du Sacré-Cœur, dans le comté de Chicoutimi, est située sur le côté nord de la rivière Saguenay, à douze milles de son embouchure.

En 1903-04, une certaine quantité de bois fut acheté en vue de la construction d'un quai à cet endroit.

Durant l'exercice financier de 1904-05, un contrat fut passé pour la construction du quai, pour la somme de $9,000, les travaux furent commencés immédiatement.

Le quai, lorsque complété, aura 265 pids de long, et la profondeur de l'eau, à son extrémité du large, sera de 16 pieds, à l'eau basse des marées du printemps. Il consistera en trois piles, placés à des distances de 20 pieds, la pile du large, construite en L, aura 105 pieds de long et 40 pieds de large. La culée aura 90 pieds de long et 20 pieds de large.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $8,538.82,

ANSE A L'ISLOT.

L'Anse à L'Islot est un petit havre situé sept milles à l'ouest de Newport; protégé au nord et à l'est par la côte, et au sud-ouest par une petite île; il n'est ainsi exposé qu'aux vents du sud.

Il fut décidé de construire une jetée, s'étendant du rivage vers l'extrémiié extérieure de l'île. dans une direction sud-onest, et devant servir de jetée et de brise-lames.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $397.20 fut dépensée pour acheter du bois.

ANSE-AU-GRIFFON.

L'Anse au Griffon est située à 17 milles au nord-ouest du cap de Gaspé. L'embouchure de la rivière fut fermée par une barre de gravier, formée pendant une tempête du nord-est; les conséquences furent que les terrains bas et une partie du village furent inondés, causant des dommages considérables. Le nouveau chenal allant vers l'est, à l'intérieur de la barre de gravier, dut être fermé par un barrage de 345 pieds de long, 11 pieds de haut et 22 pieds de large, construit de fascines et pierre. La barre dut être coupée, 10 à 12 pieds de haut et 170 pieds de long, pour permettre la construction du barrage de déviation. Un chenal de 600 pieds de long fut ouvert un peu en haut du barrage, de manière à faire tomber l'eau d'un petit tributaire dans la rivière principale, en haut des ouvrages en construction.

La dépense, durant 1904-05, est de $1,608.26.

ANSE-AUX-GASCONS.

Le village de l'Anse-aux-Gascons, dans le comté de Bonaventure, est situé sur le côté nord de la Baie des Chaleurs, dans la municipalité de Port Daniel, à 7 milles de Port Daniel et 42 milles de Percé. C'est un des meilleurs postes de pêche de la Baie des Chaleurs.

En 1897, la construction d'un brise-lames fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $11.494; l'ouvrage fut achevé en 1899.

Ce brise-lames a 436 pieds de long et 20 pieds de large au sommet, construit en caissons à joints clos et lambrissé.

En 1901, la somme de $1,402.49 fut dépensée en réparations et améliorations, et pour enlever des cailloux dangereux aux abords du brise-lames.

Le 27 avril 1904, un contrat fut passé pour la construction d'un prolongement, 210 pieds de long, et 30 pieds de large, construit en caissons à joints clos, chargés de pierre, et avec tablier en bois de 6 pouces. Prix du contrat, $15,495.

Durant l'exercice financier de 1904-05, le prolongement fut construit, sur sa pleine longueur, un pied au dessus du niveau de l'eau haute.

La dépense, en 1904-05, est de $11,612.50.

ANSE-SAINT-JEAN.

L'Anse-Saint-Jean est située sur la rive nord de la rivière Saguenay, 25 milles au-dessus de son embouchure.

La construction du quai fut commencée par le gouvernement provincial en 1876, et continuée par le gouvernement fédéral durant les années de 1879-80-1880-81. Le montant payé par le gouvernement provincial et la municipalité est de $1,700.

En 1881-82 la partie supérieure du quai fut complétée au coût de $1,091.72; le quai avait alors une longueur de 366 pieds et une largeur de 26, la pile du large avait 50 pieds par 40 et 33 pieds de haut.

En 1884-85, le quai fut réparé au coût de $94.45.

En 1886-87, la somme de $865.28 fut dépensée pour construire un plan incliné mobile, une remise de 40 x 28 pieds, et pour renouveler une partie du tablier.

En 1890-91 la partie du quai où il s'était produit un tassement fut exhaussée de 2½ à 3 pieds, sur une longueur de 135 pieds et le tablier fut renouvelé; du lest fut déposé dans la partie est du quai, et la remise réparée au coût total de $999.42.

De 1892 à 1897 des réparations furent faites, le tablier achévé et la façade est du caissonnage lambrissée au coût total de $1,963.75.

En 1899, un plan incliné fut construit sur le côté est du quai, 75 pieds de long à la base et 25 sur le sommet, 14 pieds de large et rempli de lest de pierre ; le tablier fut renouvelé sur une longueur de 200 pieds. Dépense totale, $1,000.27.

En 1899-1900 les 50 pieds extérieurs du quai furent lambrissés et 200 pieds de tablier furent renouvelés au coût total de $1,010.15.

En 1902-03 des réparations furent faites au tablier, au nouveau plan incliné, au lambrissage et à la remise. Dépense totale, $747.91.

En 1903-04, une pile, 24 pieds de long, 50 de large et 34 de haut, fut construite dans 13 pieds d'eau à l'eau basse du printemps. Cette pile est en caissons de bois rond à parements ouverts, avec défenses de 8 x 10 pouces à tous les 8 pieds, et lambrissée, sur les deux angles extérieurs, avec du bois de 8 pouces. Dépense, $3,059.84.

En 1904-05, la pile commencée l'année précédente fut complétée ; les travaux consistaient à poser trois rangs de traversines, le plancher et le bordage. Des réparations furent aussi faites au quai.

Les grandes mers montent de 17 pieds, les mortes mers de 10 pieds.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $1,191.99.

BAIE DES ROCHERS.

Baie des Rochers est un petit village du comté de Charlevoix ; il est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 120 milles en aval de Québec.

Nous avons commencé la construction d'un petit quai, à cet endroit, durant l'été de 1904, et au 30 de juin 1905, l'ouvrage n'était qu'à moitié achevé.

BAIE SAINT-PAUL.

Le village de Baie Saint-Paul, comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 60 milles en aval de Québec. Il est bâti sur les deux côtés de la Rivière au Gouffre, laquelle se jette dans le Saint-Laurent et forme, à son embouchure, une baie large de 3 milles.

En 1904-05, des sondages furent faits pour localiser certains cailloux dangereux à la navigation. Les pièces de parement et le bordage en bois dur, brisés par la glace de l'hiver précédent, furent réparés ; 25 toises de lest de pierre, tombées du quai, furent replacées dans les caissons ; 150 pieds de garde-fous furent construits et 350 madriers du tablier renouvelés.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $1,789.77.

BARACHOIS DE MALBAIE.

Barachois de Malbaie, comté de Gaspé, est une paroisse située à la tête de la Malbaie, environ 12 milles à l'est de Percé, le chef-lieu du comté.

Le Barachois, vu la grande étendue de terre cultivable, l'importance de son commerce de bois et de son havre, peut être considéré comme un des endroits d'avenir de la péninsule de Gaspé.

Avant que le ministère commençât la construction de la jetée de déviation, les bateaux de pêche ne pouvaient pas entrer dans le havre à la marée baissante ou à mer basse, vu les barres de sable à l'entrée, et étaient obligés d'attendre, au large, la marée haute.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, une pile de 100 x 22 x 18 pieds fut en partie construite, à 500 pieds de la ligne de l'eau haute ; l'approche, de la ligne de l'eau haute à la pile, fut construite en fascines et pierre.

Au 30 de juin 1905, les deux tiers de l'ouvrage étaient construits.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $4,264.11.

BASSIN.

Le Bassin est une grande paroisse située au centre et sur la partie ouest de l'île Amherst ; la population est composée de pêcheurs acadiens.

Le ministère décida de construire un petit brise-lames, sur le côté nord de l'île, vis-à-vis le Bassin.

Une pile, 66 pieds de long et 25 pieds de large fut construite jusqu'à 13 pieds de haut.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, est de $3,890.98.

Les grandes mers montent de 4 pieds, les mortes mers de 2 pieds.

BELŒIL.

Belœil est un village incorporé du comté de Verchères, sur la rive nord de la rivière Richelieu ; c'est un point d'arrêt du chemin de fer du Grand-Tronc, 21 milles au nord-est de Montréal. Le village contient un bureau de l'express, un magasin, deux hôtels, une scierie et les usines de la " Hamilton Powder Company ". La population est de 400 habitants.

La rivière Richelieu prend sa source dans le lac Champlain, à l'extrémité nord, et après un cours de 80 milles se jette dans le Saint-Laurent, à Sorel. Elle est plus large et le courant est plus rapide sur la première partie de son cours que vers son embouchure. La rivière Richelieu est une des voies importantes de navigation entre le Saint-Laurent et la rivière Hudson.

Au sud du pont du chemin de fer du Grand-Tronc, qui traverse la rivière à cet endroit, le gouvernement a construit plusieurs piles et posé des estacades sur les deux côtés du chenal, pour faciliter le passage des bateaux qui descendent le courant et passent dans l'ouverture étroite du pont-levis, pour les empêcher d'aller s'échouer sur les hauts-fonds avoisinants.

Il y a 8 piles, ou quatre de chaque côté du chenal, placées à une distance de 80 à 100 pieds l'une de l'autre.

De 1885 à 1888, quelques réparations furent faites aux estacades au coût total de $353.43.

En 1890-91, trois piles furent reconstruites à partir de la ligne d'eau, et de légères réparations furent faites aux estacades au coût total de $1,500.35.

En 1891-92, deux autres piles furent reconstruites à partir de la ligne d'eau, au coût de $1,193.38.

En 1895-96, de légères réparations furent faites aux estacades, au coût de $144.79.

En 1896-97, on s'aperçut que les piles de direction, sur le côté ouest de la rivière, construites depuis plusieurs années, étaient dans un si mauvais état qu'il était inutile de les réparer, et on décida de reconstruire ces ouvrages de direction sur un plan nouveau.

Ces nouveaux ouvrages consistent en un mur en caissons partant de la culée du pont du chemin de fer en montant, et suivant une courbe de 15 degrés sur une distance de 337 pieds ; à enlever les quatre vieilles piles et les estacades, et à creuser et élargir le chenal.

Les travaux faits à la journée n'étaient pas achevés le 30 de juin 1904.

Dépense durant l'exercice de 1903-04, $1,261.50.

Au mois de novembre 1904, les travaux furent achevés ; ils consistaient principalement à renouveler les pièces de parement des sommets des quatre piles ; à poser des boulons verticaux dans les poteaux des angles ; à border les deux façades d'amont de chaque pile et du brise-glace avec du bois de 6 à 8 pouces, respectivement, et à renouveler les deux rangs de sommet de la grande pile avec du bois de 12 par 12 pouces. Les piles sont maintenant en bon état, mais l'estacade de direction est vieille et il sera probablement nécessaire de la reconstruire. Les réparations, faites à la journée, ont coûté $810.68.

BERTHIER.

Le village de Berthier, dans le comté de Montmorency, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 29 milles en aval de Québec.

Un commerce considérable de produits agricoles se fait à cet endroit, et le bateau *Champion* y fait un service quotidien avec Québec.

Les grandes mers montent de 21 pieds, les mortes-mers de 13 pieds.

Durant l'exercice financier de 1904-05, les travaux suivants ont été faits au quai : le prolongement, construit quelques années passées, ayant tassé, fut exhaussé de 9 pouces et mis de niveau avec le vieux quai. Au mois de mai 1904, pendant une violente tempête, l'entrepôt, sur l'extrémité du large du quai, fut fortement endommagé par la mer ; il a été réparé et renforcé. Une surface de 1,500 pieds carrés du parement de l'est a été bordée avec de l'épinette rouge de 3 pouces.

La dépense durant l'exercice a été de $791.04.

BOIS BRULÉ.

Bois Brulé est une petite anse à 5 milles au sud de Douglastown.

Comme la grève où atterrissent les bateaux de pêche se minait, le ministère décida de construire une pile de déviation. Une pile de 90x22x12 pieds fut construite contiguë à une vieille pile dont partie servait de culée au pont traversant la rivière Bois Brulé. La vieille pile et le pont étaient en si mauvais état qu'ils furent défaits et reconstruits.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, a été de $1,161.02.

BONAVENTURE.

Bonaventure-Est, un établissement important du comté de Bonaventure, est situé sur la Baie-des-Chaleurs, à 10 milles de New-Carlisle, le chef-lieu du comté. C'est un point d'arrêt sur le chemin de fer Atlantic & Lake Superior. La population de la paroisse est d'environ 2,500.

En 1903-04, la construction d'un brise-lames fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $15,690.

L'ouvrage consiste en une culée en caissons, 20 pieds par 20 pieds ; cinq piles en caissons de 20 pieds par 20 pieds, et une pile du large, 460 pieds de long, avec plan incliné de 70 pieds ; le tout aura 20 pieds de large au sommet. Le sommet du tablier sera à 12 pieds et 5 pouces au-dessus de l'eau basse du printemps. Les grandes mers montent de 7 pieds. L'ouvrage sous contrat a été achevé durant l'exercice de 1904-05, et l'approche a été construite à la journée.

La dépense totale, durant l'exercice financier, est de $12,722.50.

BROMPTONVILLE.

Bromptonville, comté de Richmond, est situé sur la rivière Saint-François et sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à six milles de Sherbrooke.

Un mur de soutènement a été construit pour protéger le chemin contre la crue des eaux du printemps. Les travaux consistent en deux piles en caissons, 100 pieds de long, 10 pieds de large et reposant dans une profondeur d'eau de 10 pieds, chargées de

lest et lambrissées avec du bois de 4 pouces. L'ouvrage, fait à la journée, a été complété vers le milieu de novembre. Le printemps dernier, le mur a démontré son utilité.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $1,970.59.

CACOUNA.

Cacouna, une des places d'eau canadiennes les plus fréquentées, est un village considérable du comté de Temiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, 120 milles à l'est de Québec.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les mortes-mers de 18 pieds.

En 1904-05, la somme de $1,249.29 a été dépensée pour réparer le quai.

La section construite plusieurs années passées, quelques 300 pieds de long, avait tassé irrégulièrement et penchait sur le côté est ; en certains endroits, la différence de niveau était de un pied et demi. La superstructure fut défaite puis reconstruite au niveau de la section neuve.

Le garde-fous, detruit par une tempête sur une longueur de 500 pieds, fut reconstruit, et la majeure partie des pièces de soutènement renouvelées.

Les quatre angles du prolongement, construit l'année précédente, furent bordés avec du bois dur de 6 pouces et protégés par des bandeaux de fer. Des marches ont aussi été construites sur le côté est du prolongement.

CANNES DE ROCHES.

Cannes de Roches est une petite anse située aux pieds des montagnes de Percé ; c'est le seul havre des pêcheurs habitant les montagnes et le Coin du Banc, un petit établissement de pêche sur le côté ouest de la Malbaie.

En 1904-05. la somme de $999.66 a été dépensée pour acheter les matériaux nécessaires pour la construction d'un petit brise-lames pour protéger l'anse contre les vents d'est.

ANSE DU CAP (CAP COVE).

L'Anse du Cap, comté de Gaspé, est un des établissements de pêche les plus importants de la côte de Gaspé, situé à 9 milles de Percé, le chef-lieu du comté. C'est un port d'escale pour les steamers faisant le service entre Montréal et Pictou et entre Dalhousie et Bassin de Gaspé.

En 1904-05, la somme de $2,111.04 a été dépensée pour acheter des matériaux pour la construction d'une jetée, à cet endroit.

CAPLAN.

Saint-Charles de Caplan, comté de Bonaventure, est situé sur la Baie-des-Chaleurs, entre Bonaventure et New-Richmond. La population de la paroisse est d'environ 1,500 habitants, pour la plupart s'occupant de culture.

Le 31 de mai 1904, la construction d'un brise-lames, à cet endroit, fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $13,700. L'ouvrage a été terminé durant l'exercice financier de 1904-05.

Le brise-lames mesure 400 pieds de long et 20 pieds de large, et il est construit en caissons de bois équarri et à joints clos. La culée a 85 pieds de long ; les deux piles suivantes 100 pieds chaque, et la pile du large 115 pieds. La superstructure est en caissons continus.

Les approches ont été construites à la journée.

La dépense, en 1904-05, est de $11,510.40.

CAP SANTÉ.

Cap Santé, un village du comté de Portneuf, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, cinq milles en aval de Portneuf et 31 milles en amont de Québec.

Les grandes mers montent de 14¼ pieds, les mortes mers de 8½ pieds.

Durant l'exercice financier de 1904-05, la jetée de cet endroit a été exhaussée et réparée.

La pile, construite en 1900-01, a été exhaussée, en avant, d'une hauteur moyenne de 2½ pieds. Le brise-glace a aussi été exhaussé, jusqu'au niveau du quai sur une longueur de 155 pieds, lambrissé, où c'était nécessaire, avec du bois dur de 6 pouces et protégé avec des plaques de fer de ⅜ de pouce.

La partie en arrière fut exhaussée de 20 pouces avec du gravier et de la pierre ; l'entrepôt fut enlevé, renforcé et replacé sur le quai.

Pour empêcher les pluies d'endommager la chaussée de la montée conduisant au quai, on a construit un mur de soutènement en maçonnerie sèche, 72 pieds de long, 3¼ pieds de haut et d'une épaisseur moyenne de 2 pieds ; l'espace derrière le mur a été rempli de terre.

La dépense, en 1904-05, est de $2,498.89.

CHAMBORD.

Chambord, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur le côté sud-est du lac Saint-Jean. C'est le point de jonction du chemin de fer du Lac Saint-Jean et Québec, pour les embranchements de Roberval et Chicoutimi.

En 1903-04, la somme de $1,304.92 fut dépensée pour acheter du bois en vue de la construction d'un quai, à cet endroit.

En 1904-05, la construction de ce quai fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $9,250.

Le quai consiste en 7 piles, 25 pieds par 20 pieds ; une pile du large. 30 pieds par 50 pieds ; et une culée de 40 pieds par 20 pieds. L'ouvrage est terminé. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, est de 7 pieds.

Au printemps l'eau monte de 14 pieds.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, est de $8,066.67.

CHAMPLAIN.

Champlain, un village du comté de Champlain, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à 15 milles à l'est de Trois-Rivières. On y trouve une église catholique, deux bureaux de télégraphe, 9 magasins, 2 hôtels, une scierie, une beurrerie, etc. La distance du village à la gare du chemin de fer est d'un mille et demi, la population du village, en 1890, était de 810 habitants, celle de la paroisse, 1,180.

Afin de faciliter le commerce par eau, le ministère décida de construire un quai à cet endroit.

Au mois de mai 1904, un vieux quai, la propriété de M A. Arcand, fut acheté, ainsi que le terrain et le chemin y conduisant, pour la somme de $1,000. Au 30 juin 1904 on s'était procuré du bois, pierre, ciment, fer, etc., au montant de $4,628.07.

Durant le dernier exercice financier, la substructure en bois, 110 pieds de long et 30 pieds de large, a été construite jusqu'à 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau extrême basse immergée en avant du vieux quai et chargée de lest.

La superstructure ne mesurera, au sommet, que 98½ de long par 30 pieds de large, à cause du brise-glace, et la hauteur sera de 9 pieds ; elle sera construite en pièces de béton de 12 x 12 pouces, renforcées par 2 barres de ½ pouce et 2 barres de ¾ de pouce placées à l'intérieur. Un plan incliné, 9 pieds de large, 11 pieds de long et commençant à 5 pieds au-dessus de l'eau extrême basse, sera construit au centre de la façade. Le brise-glace sera en béton solide mélangé 1-3-5. Le remplissage de la pile sera de pierre et de sable.

Durant l'automne et le printemps de 1904-05, 165 pièces de béton, de différentes grandeurs, ont été faites ; mais vu l'eau haute, elles n'ont pas été mises en place, ce que nous nous attendons de faire dans le mois de juillet.

L'approche en pierre a 150 pieds de long, 21 pieds de large au sommet, avec côtés construits à déclin de 1½ dans 1, couverts avec une couche de 8 pouces de béton.

Les travaux ont été faits à la journée.

CHATEAU RICHER.

Chateau Richer est un village situé à 15 milles en aval de Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent.

En 1904-05 le ministère commença la construction d'un quai à cet endroit ; environ la moitié de l'ouvrage est fait.

Une certaine somme d'argent a aussi été dépensée pour enlever des cailloux.

La dépense totale, en 1804-05, est de $7.160.86.

CHUTE MONTE À PEINE.

Chute Monte à Peine, comté de Joliette, est un petit village situé sur la rivière L'Assomption, environ 3 milles de Saint-Jean de Matha, 11 milles de Saint-Félix de Valois, sur le chemin de fer Pacifique Canadien.

Une dépense de $1000 fut autorisée pour réparer le quai de cet endroit, lequel était en très mauvais état. Ce quai a été entièrement reconstruit, et mesure, maintenant, 110 pieds de long, 13 pieds de large et 10 pieds de haut, le tablier est en bois de 3 pouces ainsi que le bordage de la façadé d'amont ; des feuilles d'acier de ½ de pouce ont été posées sur les angles du tablier et le sommet du bordage. Le quai est maintenant en bon état. Les travaux ont été faits à la journée au coût de $999.99.

CLARK-CITY (SEPT-ILES).

Clark-City est le nom d'un nouvel établissement récemment fondé sur le côté ouest de la baie des Sept-Iles, dans le comté de Chicoutimi et Saguenay, sur la côte nord du Saint-Laurent, environ 330 milles en aval de Québec.

En 1902, la Société "North Shore Power, Railway and Navigation" fit l'acquisition de forêts considérables et commença la construction de scieries et d'usines pour la préparation de la pulpe de bois, sur la rivière Sainte-Marguerite qui se jette dans le Saint-Laurent, à une courte distance de la baie des Sept-Iles.

L'emplacement de ces scieries et usines est environ à 9 milles de la côte, et pour faciliter l'expédition de ses produits, la compagnie a construit un chemin de fer, de ses usines à la Pointe-Noire, sur le côté ouest de la baie des Sept-Iles, près de son entrée dans le Saint-Laurent, où elle commença aussi la construction d'une grande jetée.

La baie forme un grand havre profond et bien abrité, où il ne manque que des quais. En 1904, le ministère décida de construire une jetée comme ouvrage d'importance publique, et de rembourser à la compagnie les dépenses encourues par elle à ce sujet ; la compagnie transféra alors au gouvernement l'emplacement de la jetée et le chemin y conduisant.

Les ouvrages faits par la compagnie consistent en une approche en terre et pierre. 546 pieds de long et 30 de large au sommet, dont les côtés sont construits à déclin de 1 dans 1, et ayant une hauteur moyenne de 20 pieds ; une construction en caissons à joints clos, 200 pieds de long, 30 de large et 20 de haut, mise en place et chargée de lest ; le bois pour la charpente d'une construction analogue, mais non assemblée, et pour lesquels la compagnie recevra la somme de $34,433.95.

Les matériaux livrés consistent en épinette, pin, cèdre et une quantité de fer pour lesquels la compagnie sera payée la somme de $21,485.34. La construction de la jetée se continue par la compagnie, sous la surveillance d'un ingénieur de ce ministère, et les paiements seront faits sur production des comptes et autres pièces justificatives, certifiés.

Lorsqu'elle sera achevée, cette jetée aura une longueur de 1,100 pieds et comprendra : une approche ou levée en terre et pierre, de 546 pieds de long, telle que décrite ci-haut ; une construction en caissons, 401 pieds de long et 30 pieds de large, et une

autre construction en caissons, 153 pieds de long par 40 de large. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, sera de 26 pieds à l'eau basse des marées du printemps.

Les travaux furent repris au 21 de mai 1904, et continuèrent jusqu'au 27 octobre de la même année, alors que deux piles de 200 pieds de long par 20 pieds de large, chacune, avaient été construites jusqu'à deux pieds du sommet, et en partie chargées de lest.

Les grandes mers montent de 12 pieds, les mortes mers de 5 pieds.

COTEAU-DU-LAC.

Le village de Coteau-du-Lac, dans le comté de Soulanges, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, trente-six milles en amont de Montréal.

Construction.—En 1888, on commença la construction d'un débarcadère qui fut terminé en 1889, au coût de $6,918.71. Il consiste en une tête de quai en caissons, longue de 101 pieds et large de 21 ; un prolongement en caissons, 40 pieds de long et 47 de large, construit au centre de la tête, vers le rivage, et une approche en piles et travées, 75 pieds de long et 26 de large. Le tablier de la façade extérieure de la tête est à 15 pieds au-dessus du fond de la rivière, et il y a une profondeur d'eau de 10 pieds à l'eau basse ordinaire. Sur le prolongement est un entrepôt, 47 pieds par 20, avec un passage, en dessous, pour les voitures.

Réparations.—En 1894-95, de légères réparations furent faites au coût de $249.99.

En 1896-97, la majeure partie des solives du tablier et le tablier en entier furent renouvelés au coût de $694-58.

En 1897-98, des réparations furent faites au bordage des angles, aux pièces de couronnement, etc., au coût total de $200.41.

En 1903-04, la tête de quai étant en mauvais état fut défaite jusqu'à la ligne de l'eau basse, et reconstruite en caissons à joints clos, avec du bois de 12 x 12 pouces.

Le travail, fait à la journée, commenca au mois de mars 1904, et n'était pas terminé le 30 de juin. Dépense en 1903-04, $914.36.

En 1904-05, les travaux furent complétés au coût de $710.75.

Ce quai a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries, le 28 d'août 1896.

CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi, dans le comté du même nom, est située sur la rive sud de la rivière Saguenay, 71½ milles en amont de Tadousac, à la tête de la navigation.

Les bateaux de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario font escale ici, de deux à six fois par semaine.

A l'embouchure de la rivière Chicoutimi, un mille en amont de la jetée, sont situées les importantes scieries de la société "Price Bros.", qui fait un commerce d'exportation considérable tant en Europe qu'ailleurs. La société pour la manufacture de la pâte à papier, la "Chicoutimi Pulp Company", possède en cet endroit deux usines d'une capacité totale de 78,000 tonnes par année, et 20 steamers océaniques viennent prendre leur chargement ici.

Construction.—La jetée fut commencée en 1873 par la "St. Lawrence Tow Boat Company", elle fut transférée au gouvernement qui la compléta en 1874, au coût de $14,193.40.

De 1874 à 1882, elle fut prolongée et améliorée au coût total de $2,863.73. Elle avait alors 282 pieds de long, l'approche avait 248 pieds par 30 pieds de large et la tête, ou pile extérieure, avait 30 pieds de long et 127 pieds de large, formant deux ailes de 70 et 27 pieds de large respectivement. Sur l'aile de 70 pieds, une petite bâtisse de 20 pieds carrés fut construite et sert de salle d'attente et de bureau.

La profondeur de l'eau, à l'extrémité extérieure du quai, était en premier de 10 pieds à l'eau basse des marées du printemps, mais elle est maintenant réduite à 7 pieds, à cause de l'accumulation du bois de rebut jeté dans la rivière Chicoutimi par les scieries, à son embouchure.

En 1883, 38 pieds de l'approche furen élargis, des deux côtés, par des levées en pierre et terre ; cette partie est maintenant occupée par la gare et les remises du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean. L'espace entre l'aile de 70 pieds et le rivage, une distance de 210 pieds, fut rempli avec du bois de rebut (slabs), et un entrepôt, 40 pieds de long par 24 de large, y fut érigé au coût total de $2,145.84. Ce n'est qu'en 1885 que le remplissage fut complété de niveau avec le sommet du quai, et que l'on construisit un tablier sur ce prolongement. Une salle d'attente fut aussi construite sur l'aile de 27 pieds.

La dépense s'éleva à $2,042.11.

En 1890, on commença la construction d'un mur de soutènement, en caissons, large de 14 pieds, le long du remplissage fait en 1884, et le tablier fut aussi réparé.

La dépense fut de $1,005.81.

En 1891, le mur de soutènement fut achevé ; un entrepôt, 28 x 29 pieds, construit à l'extrémité sud de la jetée, et le tablier réparé en plusieurs endroits au coût de $1,802.70.

En 1897, la jetée fut encore élargie par la construction d'un ouvrage en caissons sur la façade de l'est, 30 pieds de large et 210 pieds de long, s'étendant de l'aile de 27 pieds au rivage. Ce nouveau travail est rempli de lest et recouvert d'un tablier en épinette rouge de 3 pouces ; 25 défenses furent placées le long de sa façade. Du bordage fut posé sur une longueur de 50 pieds, sur le côté nord de la jetée.

La dépense totale fut de $4,992.96.

La jetée maintenant a 245 pieds de long et 130 de large ; à son extrémité extérieure le tablier est à 29 pieds au-dessus du fond de la rivière, et la profondeur de l'eau est environ 8 pieds à l'eau basse des marées du printemps.

Réparations.—En 1883-04, de légères réparations furent faites au tablier, etc., au coût de $288.55.

En 1887, un plan incliné fut construit à l'extrémité extérieure du quai, la salle d'attente fut peinturée et quelques autres légères réparations faites au coût total de $1,390.34.

En 1889, le tablier fut presqu'entièrement renouvelé et 6 défenses furent posées le long de sa façade extérieure, le tout au coût de $1,631.65.

En 1892 et 1893, le tablier fut enlevé sur une longueur de 210 pieds et une largeur de 110, et un nouveau tablier en épinette rouge de 5 pouces fut posé ; le côté est de la jetée fut exhaussé de 18 pouces ; la salle d'attente fut peinturée à l'intérieur et à l'extérieur, et des poteaux d'amarrage furent posés.

La dépense encourue durant ces deux exercices a été de $3,024.04.

En 1894, la somme de $1,999.60 fut dépensée pour construire un plan incliné mobile, et pour acheter deux treuils à engrenage, nécessaires pour son fonctionnement. Durant les exercices financiers de 1895 et de 1896, une partie de la façade du large et toute la façade est furent lambrissées à neuf avec du bordage d'épinette rouge de 6 pouces, et une partie du tablier non complétée en 1893, fut construite.

La dépense durant ces deux exercices a été de $3,991.88.

En 1898, la somme de $239.79 fut dépensée en petites réparations au tablier, bâtisses, etc.

En 1899, un entrepôt pour le beurre et le fromage, 60 par 30 pieds, fut construit sur le côté sud de la jetée. Une partie du tablier fut aussi renouvelée. L'ouvrage fut fait à la journée au coût total de $1,499.27. En 1900, la jetée, sur toute son étendue, fut exhaussée de 2 à 5 pieds, du lest de pierre fut déposé dans l'extrémité du large, qui fut aussi lambrissée avec de l'épinette rouge et couverte avec du madrier de 3 pouces, le tout au coût total de $5,050.59.

En 1900-01, un nouveau tablier en épinette rouge de 3 pouces fut posé sur une longueur de 210 pieds et une largeur de 45 pieds. La partie nord de la jetée fut lambrissée et les entrepôts peinturés.

La dépense fut de $1,012.12.

Durant l'exercice financier de 1901-02, on a démoli les vieilles bâtisses sur la jetée et on a construit un entrepôt de 60 par 30 pieds, et une salle d'attente de 25 par 25 pieds. Ces deux bâtisses sont couvertes en fer galvanisé et peinturées de trois couches

à l'intérieur et à l'extérieur. Sur le côté nord de la jetée 6 défenses furent posées et cinq poteaux d'amarrage renouvelés.

La dépense a été de $1,513.34.

En 1903-04, le bordage des deux angles extérieurs du quai fut renouvelé avec du bois dur ; de nouvelles défenses furent posées sur la tête de la jetée ; le tablier fut réparé, une partie du plancher de l'approche, sur le rivage, fut enlevée et remplacée par du gravier, et quelques autres légères réparations furent faites.

La dépense durant l'exercice de 1903-04 est de $1,045.03.

En 1904-5, des cailloux à l'est de la jetée furent enlevés, au coût de $365.64.

Les grandes mers montent de 17 pieds, les mortes mers de 9 pieds.

COTEAU LANDING.

Coteau Landing, le village le plus important du comté de Soulanges, est situé sur la rivière Saint-Laurent, à deux milles de Coteau et 36 milles au sud-ouest de Montréal.

Construction.—En 1871, une pile d'amarrage fut construite par ce ministère à 876 pieds du rivage.

Au mois de février 1872, un contrat fut passé pour l'agrandissement de cette pile et pour la construction d'une approche, composée de piles de 8 x 12 pieds et de travées de 30 pieds. La pile du large fut construite 270 pieds de long et 24 pieds et 8 pouces de large, avec un brise-glace de 30 pieds sur son extrémité d'amont. L'approche a 876 pieds et 7 pouces de long et 12 pieds de large, excepté les 92 pieds attenant à la pile du large qui ont 24 pieds. Toutes les piles sont construites en caissons de bois à parements ouverts et chargés de lest de pierre. La pile de tête, ou du large, a 18 pieds de haut et repose dans 12 pieds d'eau.

Réparations.—En 1882, de légères réparations furent faites à la jetée, au coût de $8.00.

En 1886, la jetée ayant été endommagée par la glace, fut réparée au coût total de $1,544.12.

De 1889 à 1892, toutes les piles furent défaites jusqu'au niveau de l'eau extrême basse, puis reconstruites en caissons à joints clos, au coût total de $9,664.33.

En 1897, les traversines furent renouvelées et le tablier de l'approche ainsi qu'une partie de celui de la pile du large, fut refait avec de la pruche de 4 pouces, au coût total de 1,797.03.

En 1898, la façade extérieure de la pile du large fut lambrissée à neuf avec de la pruche de 6 pouces, au coût de $314 20.

En 1902, la partie est de la pile du large fut reconstruite à partir du niveau de l'eau basse, et le plancher fut renouvelé avec de la pruche de 4 pouces ; les traversines et le tablier de l'approche furent renouvelés, le toit de l'entrepôt couvert avec de la tôle galvanisée et d'autres petites réparations faites, au coût total de $1,097.72

En 1904-05, les 25 piles de l'approche furent défaites jusqu'à un pied au-dessus de l'eau extrême basse, et reconstruites en béton. Les travées de bois furent remplacées par des travées de fer avec tablier en pin de 3 pouces, sur traversines en épinette rouge, et un garde-fou fut posé.

Le trafic n'a pas été suspendu durant le cours des travaux, lesquels ont été faits à la journée, excepté les travaux en fer qui ont été faits par la Dominion Bridge Company, pour la somme de $3,600.

La dépense totale, en 1904-05, est de 9,001.48.

Cette jetée a été transférée au ministère de la Marine et des Pêcheries au mois d'août 1896.

CROSS POINT.

Cross Point, un village du comté de Bonaventure, est situé à la tête de la Baie-des-Chaleurs, sur la rive nord de la rivière Restigouche, vis-à-vis Campbellton, N,-B. La

gare de Cross Point, sur le chemin de fer Atlantic & Lake Superior, est environ à deux milles du village. Un bateau traversier fait le service entre Cross Point et Campbellton.

Au mois de mars 1903, la construction d'un quai, à cet endroit, fut donnée à l'entreprise ; l'ouvrage fut complété durant l'exercice de 1903-04.

Ce quai a 455 pieds de long et 20 pieds de large, excepté l'extrémité extérieure qui a 35 pieds de large, et où un plan incliné a été construit. Il est composé d'une approche en pierre, 60 pieds de long et 20 pieds de large ; une culée en caissons, 20 pieds par 20 pieds ; deux piles en caissons, 20 pieds par 20 pieds, placées à 20 pieds de distance ; et une pile du large, 275 pieds de long. Les piles et la culée sont réunies par des travées. Les piles sont construites en caissons à joints clos, chergés de lest de pierre, et le tout est recouvert d'un tablier en madrier. On peut aborder au quai à marée haute ; à marée basse du printemps il est à sec.

Les grandes mers montent de 11 pieds.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, la somme de $99.95 a été dépensée pour poser des pilotis de renfort, à la pile du large,

LES CUISSES D'ALMA.

Les Cuisses d'Alma, dans le comté de Chicoutimi, sont situées dans la petite décharge du lac Saint-Jean, à trois milles du lac, dans la paroisse de Saint-Joseph d'Alma, à sept milles du village de ce nom.

A cet endroit il y a trois rochers, appelés les Cuisses d'Alma, et une île qui obstruent le chenal de la Petite-Décharge.

En 1901-02, on commença à enlever ces rochers au moyen de la mine ; une somme de $575.92 fut dépensée.

En 1902-03, l'ouvrage sur le côté est fut achevé et l'on commença à travailler sur le côtè ouest. Dtpense, $1,220.37.

En 1903-04, on termina l'enlèvement de deux pointes de roc, et on commença à travailler sur l'île, à une courte distance en bas du courant. Montant dépensé, $1,501.97.

En 1904-05, le travail sur l'île fut continué, au coût de $995.58.

DESCHAMBAULT.

Deschambault, comté de Portneuf, est un village florissant situé sur la rive nord du Saint-Laurent et sur la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien, à 41 milles en amont de Québec. Un bateau à vapeur fait deux fois par semaine le service entre Québec, aller et retour.

Au mois d'avril 1904, le ministère acheta un quai de la Compagnie des Bateaux à Vapeur de Deschambault et Lotbinière, pour la somme de $500.

Durant l'exercice financier, un chenal conduisant au quai, 7000 pieds de long et 300 pieds de large, fut nettoyé, les cailloux, pointes de roc, etc., furent enlevés au moyen de la mine. L'ouvrage fut fait à la marée basse, lorsque la batture était à sec.

Une somme de $333.60 fut aussi payée pour la garde du bois, acheté en vue de la construction d'un nouveau quai.

Le 16 de décembre 1904, un contrat fut passé avec M. F. Bernier, pour la construction d'une jetée, pour la somme de $15,840.

Ce quai aura 270 pieds de long et se composera d'une pile du large, 130 pieds de long et 48 pieds de large au sommet, construite en caissons à joints clos ; une section du centre, 80 pieds de long et 26½ pieds de large, construite en caissons à parements ouverts ; et la section attenant au rivage, 64 pieds de long et 26½ pieds de large, construite en caissons à parements ouverts. La façade ouest de la jetée sera construite à déclin de 1 dans 1 jusqu'à 5½ pieds du sommet.

Durant l'exercice financier de 1904-05, les travaux ont progressé d'une manière satisfaisante, et seront probablement achevés au mois d'octobre.

La dépense, durant l'exercice de 1804-05, est de $9,828.76.

DESJARDINS.

A la session de 1904, le Parlement vota une somme de $11,000 pour la construction d'un quai au village de Desjardins, sur l'île des Allumettes, sur la rivière Ottawa, vis-à-vis Pembroke.

Ce quai consiste en une pile en caissons à parements ouverts, 120 pieds de long et 20 pieds de large, construite dans 6 pieds et demi d'eau, à l'eau extrême basse, et une approche en piles et travees, avec culée en pierre perdue. Le tablier du quai est à 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau extrême basse.

L'ouvrage fut donné à l'entreprise à Thos. Moran, le 8 de juin 1904, pour la somme de $9,953.67. Les travaux commencèrent au mois d'août 1904, et au mois de juin 1905, ils étaient achevés.

D'autres travaux non compris dans le contrat, ont été exécutés, savoir :—

1. Changement des pièces de couronnement de l'approche pour recevoir les poteaux du garde-fou..............	$ 83 75
2. Sept défenses verticales additionnelles................	59 50
3. Enlever le tablier et pilotis de la pile de tête du vieux quai..........................	50 00
Extra payé à Thos. Moran............	$193 25
Travaux faits à la journée..........................	30 50
Inspection et surintendance..........................	642 00
44 bases de pierre pour supports du garde-fou, sur l'approche en pierre..........................	132 00

La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $10,957.42.

D'ISRAELI.

D'Israëli, comté de Wolfe, est situé à la tête du lac Aylmer, sur le chemin de fer Québec Central, environ 52 milles au nord-est de Sherbrooke. Le village contient une église catholique, huit magasins, deux hôtels, 3 scieries, et des bureaux de télégraphe, téléphone et d'express. Population 1,759.

Au mois de septembre dernier, la construction d'un quai fut commencée à cet endroit; l'ouvrage, qui se fait à la journée, consiste en une tête de quai de 50 pieds de long, 37 pieds de large et 17 pieds de haut, construite en bois équarri de 12 x 12 pouces et posé à joints clos, chargée de lest et reposant dans 12 pieds d'eau. Une travée en fer de 30 pieds de long unit la tête du quai à une approche en pierre de 200 pieds de long, 18 pieds de large au sommet, avec côtés construits à déclin de 1 à 1½. Un garde-fou en fer, sur poteaux de cèdre, entoure l'ouvrage.

Au 30 de juin 1905, l'approche en pierre était achevée, et environ la moitée de la tête de quai était construite, au coût total de $4,990.62.

DOUGLASTOWN.

Douglastown comté de Gaspé, est situé sur la baie de Gaspé; le village est construit en amphithéâtre sur le côté sud de l'embouchure de la rivière Saint-Jean. La population est d'environ 1,800 habitants, s'occupant de pêche et d'agriculture.

La baie de Gaspé est le havre le plus important des environs. Il y a un excellent mouillage par le travers de Douglastown, à la tête de la baie; le havre peut contenir une flotte considérable en parfaite sûreté, et, dans le bassin, les plus gros vaisseaux peuvent y être encrés et réparés; mais il n'y a aucunes facilités de débarquement pour les bateaux côtiers. Le mouillage par le travers de Douglastown, est vaste, et les vaisseaux peuvent y ancrer en aucun endroit; la profondeur est de 2 à 6 brasses avec fond de sable et de glaise; il est exposé aux vents du sud-est par l'est et du sud-sud-est, lesquels forment une grosse mer dans la baie.

Au printemps, quand l'entrée de la baie et la baie de Gaspé sont encore fermées par la glace, le mouillage de Douglastown est libre.

Le 28 avril 1904, un contrat fut passé avec Messrs Heney et Smith, pour la construction d'une pile détachée, pour la somme de $17,549.

Cette pile, lorsque complétée, aura 220 pieds de long, et son extrémité intérieure sera à 1,780 pieds du rivage ; la largeur, à la base sera de 30½ pieds, les côtés seront construits à déclin, celui du sud, 1 dans 8, l'autre, 1 dans 12, le sommet aura 24 pieds de large. L'ouvrage sera construit en caissons de bois, avec superstructure continue à partir de deux pieds au-dessus de l'eau basse.

Durant le dernier exercice financier, la substructure a été construite jusqu'à la ligne de l'eau haute.

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $10,349.86.

Les grandes mers montent de 5 pieds, les mortes mers de 3 pieds.

SAINT-JEAN-CHRYSOSTÔME (RIVIÈRE DES ANGLAIS).

Saint-Jean-Chrysostome est un village dans le comté de Chateauguay, sur le chemin de fer Grand Tronc, à quatre milles et demi de la gare Aubrey et neuf milles de Howick, où la rivière des Anglais vient se jeter dans la rivière Chateauguay.

A tous les printemps, pendant la crue des eaux, la rivière des Anglais et la rivière Noire débordent, causant des dommages considérables dans le village et la paroisse de Saint-Jean-Chrysostôme ; leurs eaux couvrent, pendant plusieurs jours, une étendue de terrain d'environ 2,600 arpents carrés.

Dans le but de prévénir ces inondations, ou au moins d'en diminuer les conséquences désastreuses, on décida de creuser le lit de la rivière des Anglais, vis-à-vis le village de Saint-Jean-Chrysostôme, sur une distance de 500 pieds, une largeur de 60 pieds et une profondeur de 4 pieds. A cet endroit le lit de la rivière est en roc solide, 4 pieds plus haut que le lit normal, ce qui agit comme un barrage et refoule les eaux sur les terrains bas environnants.

En 1903-04, un foret à vapeur et une bouilloire furent achetés, et une certaine quantité de roc enlevée, au coût total de $2,875.69.

Durant l'exercice financier de 1904-05, les travaux furent continués, au coût de $4,823,55.

L'ouvrage, fait à la journée, sera complété l'année prochaine.

ESCOUMAINS.

Les Escoumains, comté du Saguenay, sont situés sur la rive nord du Saint-Laurent, 21 milles en aval de Tadousac.

La société "Saguenay Lumber Company" possède ici une grande scieris et une usine pour la préparation de la pâte à papier. Il y a une église catholique, un bureau de télégraphe et de poste, ainsi que plusieurs magasins.

Le havre des Escoumains est obstrué par des cailloux. Durant l'exercice de 1902-03, une somme de $592.29 fut dépensée pour enlever une partie de ces obstructions.

En 1903-04, l'ouvrage à l'entrée du havre fut continué, au coût de $198.25

Le 7 de mai 1004, un contrat fut passé avec M.M. Bernier et Beaulieu pour la construction d'un quai.

Les travaux commencèrent le 25 de juillet 1904, et furent suspendus, pour l'hiver, le premier de novembre ; l'ouvrage fait consiste en deux piles, une de 110 et l'autre de 87 pieds de long et l'approche 153 pieds de long. Le quai, lorsque terminé, aura une longueur totale de 350 pieds, une largeur de 25 pieds et une hauteur de 21 pieds à son extrémité du large.

Les grandes mers montent de 15 pieds, les mortes mers de 9 pieds.

La dépense durant l'exercice de 1904-05 est de $8,420.

FABRE.

Fabre, comté de Pontiac, est situé sur le côté nord du lac Témiscamingue, à 11 milles au sud de Ville-Marie ; c'est le centre d'un important district agricole.

A sa session de 1903, le Parlement vota une somme de $2,000, pour la construction d'un quai, dans la baie Lavallée, mais vu les difficultés rencontrées dans le choix d'un emplacement, rien ne fut fait durant l'exercice financier de 1903-4.

A sa session de 1904, le Parlement re-vota la somme de $2,000. Le 30 de juin 1905, les matériaux nécessaires avaient été achetés, au coût de $1,329.03.

Le quai sera construit en pilotis ; la façade aura 40 pieds et reposera dans 7 pieds d'eau. L'approche sera en pierre et aura 16 pieds de large au sommet. Le tablier du quai sera à 12 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

POINTE AU PÈRE.

La pointe au Père, dans le comté de Rimouski, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, environ six milles et demi de la ville de Rimouski.

Depuis le mois d'avril dernier, c'est le point d'embarquement pour les pilotes du Saint-Laurent (en bas)

Les grandes mers montent de 15 pieds les mortes mers de 8 pieds.

Le 8 de novembre 1901, un contrat fut passé avec M.M. Heney et Smith pour la construction d'un quai à cet endroit, 600 pieds de long, 40 pieds de large à la base et 32 au sommet, et reposant dans 16 pieds d'eau, au bout du large, à marée basse du printemps.

L'ouvrage fut complété au mois de mai 1904, alors qu'un nouveau contrat fut passé pour la contruction d'un prolongement de 200 pieds.

Au 30 de juin 1905, l'ouvrage avait fait beaucoup de progrès.

La dépense totale, durant l'exercice de 1804-05, est de $22,115.08.

POINTE GATINEAU.

Le village de la Pointe Gatineau, dans le comté de Wright, est situé à l'intersection des rivières Gatineau et Ottawa, à deux milles de la ville d'Ottawa.

En 1885-86, le ministère construisit à cet endroit un quai en caissons, 107 pieds de long, et reposant dans 7 pieds d'eau à l'eau extrême basse ; les approches furent construites à plusieurs niveaux pour permettre d'aborder aux différentes phases de l'eau. Un mur de soutènement en pilotis, 230 pieds de long, fut aussi construit le long du rivage. La dépense totale fut de $3,850.04.

En 1889-90, le sommet du mur de soutènement fut exhaussé de 2½ pieds, et la chaussée fut nivelée, au coût total de $584.01.

En 1895-96, de légères réparations furent faites au quai au coût de $245.76.

En 1899-1900, des réparations furent faites au montant de $92.35.

A sa session de 1904, le parlement vota une somme de $2,300 pour réparations urgentes au quai et au mur de soutènement,

Durant l'exercice financier de 1904 05, la superstructure du quai fut reconstruite au coût de $2,171.04.

GEORGEVILLE.

Georgeville est un village du côté est du lac Memphremagog, dans le comté de Stanstead, à 11 milles au sud du village de Magog, à la tête du lac. C'est un port d'entrée d'une importance considérable, et tous les vapeurs allant de Magog à Newport (Etat du Vermont, E.-U.(, font escale ici.

Le coût de la construction de ce débarcadère fut défrayé par les souscriptions des diverses compagnies de bateaux à vapeur qui le tinrent en bon état de réparation jusqu'en 1888, époque à laquelle le gouvernement le prit sous son contrôle. Il avait alors une longueur totale de 210 pieds sur 18½ de largeur et reposait sur six caissons ; une aile

d'environ 56x12 pieds avait été ajoutée à l'extrémité du large, où la profondeur de l'eau, aux eaux basses ordinaires, était d'environ 9½ pieds. Lors de sa construction, il dépassait de 18 pouces le niveau des grandes crues, mais par suite d'une crue constante des eaux du lac, occasionnée par la construction d'un barrage à Magog, son sommet fut au niveau de la surface des eaux jusqu'en 1888 ; ce qui fit que pendant les hautes eaux, ou lorsque le vent soufflait violemment du sud, les aubes des vapeurs frappaient sur la jetée et étaient plus ou moins endommagées. Le sommet du quai, y compris le bras, depuis la ligne des eaux basses, fut déplacé en bloc du côté ouest par les glaces, au printemps de 1888, et plusieurs pièces de charpente furent ou balayées, ou brisées, les plateformes éprouvant aussi de forts dommages.

Pendant l'exercice 1888-89, des réparations urgentes ont été faites ; la charpente du sommet de chaque caisson, à l'exception des deux avoisinant la rive, fut renouvelée, et les plateformes et le plancher sur toute l'étendue du quai furent aussi renouvelés au prix de $661.43. En 1889-90, un montant de $1,995.27 fut employé à la construction de deux caissons de 12 pieds de largeur, 37 pieds de longueur et 16 pieds de hauteur. qui furent solidement assujettis aux deux autres qui formaient alors la tête du quai, afin d'augmenter son pouvoir de résistance contre la débâcle des glaces. Tout le quai fut reconstruit, à partir du niveau des eaux basses et exhaussé de deux pieds au-dessus de son niveau antérieur. Dans le cours de 1895, comme l'abord du débarcadère était défectueux, la municipalité fit enlever le plancher et la plateforme entre la rive et la cinquième pile, et remplir cet espace d'un remblai massif de terre et de pierre, sur une distance de 160 pieds. En 1897-98, quelques longrines furent renouvelées, et toute la pile extérieure fut recouverte d'un nouveau tablier. On construisit de plus une nouvelle salle d'attente au coût de $678.96

En 1901, la somme de $161.51 fut dépensée pour réparations au tablier, et au mois d'octobre 1903, $78.57 pour le même objet.

En 1904-05, des réparations plus importantes furent faites au coût de $1,016.70. Cinq rangs de pièces de parement de la façade et trois rangs de l'extrémité près de terre furent remplacés par des pièces de 12x12 pouces. La tête du quai fut entièrement remplie de lest et couverte d'un tablier ; les approches furent nivelées avec du sable et gravier. Le quai est maintenant en bon état.

GRANDES-BERGERONNES.

Les Grandes-Bergeronnes, dans le comté de Saguenay, sont situées sur la côte nord du Saint-Laurent, 18 milles en aval de Tadousac.

L'embouchure de la rivière Grandes-Bergeronnes étant obstruée par des cailloux un chenal de 150 pieds de long fut creusé jusqu'au village, une distance d'un mille.

La dépense totale durant les années 1887, 1895, 1899, 1901 et 1902 est de $1,254,32.

En 1902-03, le travail fut continué à la journée, au coût de $398.77.

En 1903-04, le nettoyage du chenal fut continué et une pile 20 x 30 x 19 fut construite. La dépense encourue pour la construction de cette pile fut de $239.30.

En 1904-05, le quai fut achevé ; une autre pile de 20 pieds par 30 pieds, placée à 25 pieds de la pile du large, avec une approche de 20 pieds par 40 pieds a été construite. Le quai a 85 pieds de long, la pile du large a 20 pieds par 60 et 19 pieds de haut ; le tout est lambrissé, chargé de lest et garni de défenses.

Les cailloux, aux abords du quai, ont été enlevés et le nettoyage du chenal continué.

La dépense, durant l'exercice de 1904 05, est de $1,762.58.

Les grandes mers montent de 16 pieds, les mortes mers de 9 pieds.

GRANDE VALLÉE.

Grande Vallée, comté de Gaspé, est située sur la côte sud du Saint Laurent, 68 milles en aval de Sainte-Anne des Monts, et environ 45 milles, par terre, du Bassin de Gaspé.

Le 29 de juin 1901, la construction d'une jetée à cet endroit fut donnée à l'entreprise, à MM. Heney et Smith.

Cette jetée a 900 pieds de long, 25 pieds de large au sommet, à l'extrémité intérieure, et 29 pieds au bout du large, où il y a 14 pieds d'eau à l'eau basse du printemps. Elle est construite en caissons à joints clos avec côtés à déclin de 1 dans 10, chargée de lest de pierre et lambrissée, sur le côté de la mer, avec du bois dur de 6 pouces. Le tablier est à 8 pieds au-dessus de l'eau haute du printemps.

Les grandes mers montent de 9 pieds.

Les travaux furent complétés l'automne dernier, à l'exception des bandeaux de fer qui n'ont pas encore été posés sur les angles.

La dépense, durant le dernier exercice financier, est de $15,098.90.

GRAND MÉCHINS.

Les villages de Grand et Petit Méchins sont situés sur la rive sud du Saint-Laurent, 32 milles en bas de Matane, dans le comté de Rimouski ; la population s'occupe de pêche et de commerce du bois.

La côte, entre les Grosses Roches et les Capucins, est escarpée et difficile d'atterrissage, les chemins sont mauvais et montagneux ; le seul moyen de transport est par eau, mais il n'y a pas d'endroit propice pour débarquer le fret.

Il fut décidé de construire une jetée à Grand Méchins, et des plans et devis furent préparés pour une construction de 600 pieds de long, reposant dans 16 pieds d'eau, à marée basse.

Durant l'exercice financier de 1904-05, une somme de $3,487.16 fut dépensée pour acheter du bois, pour la construction de la jetée.

Les grandes mers montent de 13 pieds, les mortes mers de 6 pieds.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $3,597.36.

GRONDINES.

Les Grondines, comté de Portneuf, est un village situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 48 milles en amont de Québec, sur le chemin de fer du Pacifique Canadien. Il y a une église, quatre magasins, une scierie et un bureau de télégraphe. La population du village est de 440 habitants, celle de la paroisse, 1,500 hebitants.

Au mois de février 1904, le ministère fit l'acquisition d'un quai et d'un lot de grève à cet endroit.

L'intention était d'agrandir le quai, l'ouvrage devant être fait à la journée, mais plus tard, il fut décidé de donner les travaux à l'entreprise.

La dépense totale, durant l'exercice de 1903-04, y compris les matériaux achetés. etc., fut de $4,395.60.

Durant l'exercice financier de 1904-05 un contrat fut passé avec M. Alphonse Lemay, pour l'exécution des travaux, pour la somme de $14,500.

L'ouvrage a progressé d'une manière satisfaisante, et sera probablement complété au mois d'octobre 1905.

La dépense en 1904-05 est de $7,500.57.

ILE AUX COUDRES.

L'île a une étendue de 30 milles et est située dans le comté de Charlevoix, 62 milles en aval de Québec. La distance de l'île à la rive nord du Saint-Laurent, est environ de un mille et demi. La population de l'île est de 1,500 habitants.

Pour renforcer la nouvelle pile qui menaçait de tomber, une partie de vieux quai et du prolongement fut défaite et reconstruite ; un grand nombre de pièces de parement, brisées par la glace durant l'hiver précédent, furent remplacées.

Une partie du côté est du quai fut lambrissée avec du bois dur, et environ la moitié du tablier fut renouvelée.

La dépense durant l'exercice financier a été de $1,937.27.

ILE AUX GRUES, (RIVE SUD).

L'Ile aux Grues, comté de Montmagny, est située dans le fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis le Cap Saint-Ignace, environ 40 milles en aval de Québec. La culture est la principale occupation de ses habitants.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les mortes mers de 12 pieds.

Les réparations, commencées il y a trois ans, ont été complétées durant l'exercice financier de 1904-05.

La superstructure de la partie attenant au rivage, environ 200 pieds de long sur une hauteur moyenne de 10 pieds, a été entièrement renouvelée ; les pièces de parement, les tirants et les longrines sont de cèdre, le tablier et les pièces de couronnement en épinette. Environ 15 toises de lest additionnel furent posées dans le quai, et 4 échelles furent posées. Le bordage de la pile extérieure, 100 pieds de long sur les deux côtés, fut renouvelé avec de l'orme et du bouleau de 6 pouces, et des bandeaux de fer de $\frac{3}{8}$ x 4 pouces posés sur les angles.

Les travaux ont été faits pendant les mois d'août et septembre, au coût total de $3,181.73.

ILE VERTE.

Le village de l'Ile Verte, dans le comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 16 milles en aval de la Rivière du Loup et 130 milles à l'est de Québec. Les grandes mers montent de 19 pieds, les mers mortes de 12 pieds.

Durant l'exercice financier de 1904-05, des cailloux ont été enlevés des abords du quai, au moyen de la mine ; environ 600 verges cubes de pierre ont été ainsi enlevées. Des réparations ont aussi été faites au quai.

La dépense, en 1904-05, est de $800.

ILE BIZARD.

L'île Bizard, comté de Jacques-Cartier, est située dans le lac des Deux-Montagnes, cinq milles au nord de la Pointe Claire et à 27 milles de Montréal.

En 1890, une jetée en piles et travées fut construite à cet endroit ; les quatre piles sont bâties en caissons à joints clos, chargés de lest, avec brise-glaces, et mesurent 20 pieds par 30 pieds, à la base, et 20 pieds par 20 pieds au sommet ; elles sont placées à des distances respectives variant de 28 pieds et 9 pouces à 31 pieds et 3 pouces. Les longrines des travées sont en bois de 12 x 12 pouces, et le tablier en pin de 3 pouces. L'approche a 43 pieds de long. Dépenses, $8,708.42.

Au mois de Septembre 1904, des réparations considérables furent commencées ; les trois rangs supérieurs des trois piles extérieures furent renouvelés ; des pièces verticales de 12 x 12 pouces furent posées dans les angles et boulonnées aux pièces de façade et de côté ; la façade à déclin fut recouverte avec du fer de $\frac{1}{8}$ de pouce, et le sommet de la culée fut reconstruit sur une hauteur de 5 pieds. Les longrines des travées furent remplacées par des poutres en acier, supportant les traversines en acier, sur lesquelles repose le tablier en pin de 3 pouces, posé diagonalement. Un garde-fou en fer a été posé sur les deux côtés de la jetée. Les travaux ont été faits à la journée, excepté le fer qui a été fourni et mis en place par la Phœnix Bridge & Iron Works Coy. pour la somme de $1,500.

La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $2.885.47.

ILE PERROT (NORD).

L'île Perrot est située dans le Saint-Laurent, au sud-ouest de l'île de Montréal, entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis, dans le comté de Vaudreuil ; l'île a environ sept milles de long.

En 1897-98, un petit quai fut acheté de M. Joseph Leduc, sur le côté nord de l'île sur la rivière Ottawa. Le chemin conduisant au quai, acheté en même temps que le

quai a 400 pieds de long ; les 355 premiers pieds ont 30 pieds de large, et le reste, près du rivage, 100 pieds de large. Le quai est construit parallèle au rivage et mesure 20 pieds de large par 52 pieds de long.

En 1898, le quai étant en mauvais état et insuffisant pour le commerce de l'endroit, le ministère construisit une pile extérieure, 80 pieds de long, 20 pieds de large et 19 pieds de haut, placée près du vieux quai, dans 13 pieds d'eau. Les travaux furent faits à la journée, et furent complétés, y compris l'approche, au mois de juin 1899, au coût de $3,328.71.

Durant le dernier exercice financier, une somme de 40.41 fut dépensée pour renouveler quelques pièces de bois endommagées

Ce quai a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries, au mois d'octobre 1897.

KAMOURASKA.

Le village de Kamouraska, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 90 milles en aval de Québec ; c'est une place d'eau très connue et beaucoup fréquentée.

Les grandes mers montent de 19·5 pieds, les mortes mers de 12 pieds.

Au mois de mai 1904, dans le but de créer un abri pour les goélettes, et à la demande des navigateurs et des marchands de l'endroit, le ministère décida de réparer la vieille pile, sur le côté ouest du quai neuf, et de la réunir au rivage par une construction en caissons, 175 pieds de long et 20 pieds de large. Partie de l'ouvrage fut faite pendant les mois de mai et juin 1904, le reste fut complété durant l'exeroice financier terminé le 30 de juin 1905.

La vieille pile a aussi été prolongée ; ce prolongement est de forme triangulaire, les côtés mesurent 98, 75 et 40 pieds respectivement.

La dépense en 1904-05 est de $1,499.02.

KNOWLTON LANDING.

Knowlton Landing est situé sur la rive occidentale du lac Memphremagog, dans le comté de Brome, P, Q., à 12 milles environ de la ville de Magog, sise au pied du lac.

Pendant l'exercice 1891-92, on a construit une annexe au quai. Ce prolongement de 51 pieds par 75, a été construit sur pilotis en pruche, recouvert de longrines et de madriers de 3 pouces, et a coûté $971.22. L'extrémité du quai actuel baigne dans neuf pieds à l'eau basse, ce qui permet aux bateaux d'aborder en tout temps.

L'année suivante, six pilotis de défenses ont été enfoncés le long de la façade du quai, ainsi que trois à chaque encoignure. Un entrepôt et une salle d'attente de 40 pieds sur 25, a été construit et recouvert en tôle. Le coût de ces améliorations a été de $918.09.

Pendant l'exercice de 1899-1900, toutes les longrines et les madriers ont été renouvelés ainsi que les pilotis de défense des encoignures ; on a aussi fait des réparations à l'entrepôt et à l'approche en pierre.

Les travaux furent faits à la journée, au coût total de $714.12.

Aux mois de mars, avril et juin 1904, plusieurs pièces de couronnement et des traversines furent renouvelées, des réparations furent faites au tablier et deux poteaux d'amarrage en fer (nigger heads) substitués aux poteuax de bois. Dépenses, $176.52.

Au mois de juillet 1904, les réparations furent continuées et complétées, au coût additionnel de $60.99.

LAC À BEAULIEU.

Le lac à Beaulieu, dans la municipalité des Bergeronnes, est situé à trois milles au nord du village de Bergeronnes.

La décharge du lac est obstruée par des cailloux qui sont un obstacle au passage des billes.

En 1903-04 la somme de $297 76 fut dépensée pour enlever les cailloux et les pointes de roc.

En 1904-05, une somme de $200.36 fut dépensée pour continuer l'enlèvement des cailloux.

La dépense totale, au 30 de juin 1905, est de $498.12.

LAC LABELLE.

Le lac Labelle a 12 milles de long et de un quart de mille à un mille de large ; il est situé dans le comté de Labelle, environ 6 milles du village de Labelle.

Dans l'intérêt des colons établis sur les bords du lac, pour faciliter le transport des produits, le ministère a construit trois quais sur ce lac ; un chez Damase Labelle, un autre chez le Dr Brisson et le troisième vis-à-vis la maison du club.

Ils sont construits en caissons de bois rond, à parements ouverts, chargés de pierre, et mesurant 31 pieds et 4 pouces de long, 21 pieds et 4 pouces de large et 12 pieds de haut, et reposent dans 5 pieds d'eau. Les approches sont construites en piles et travées, 13 pieds de large ; celle chez Damase Labelle a 143 pieds de long, les deux autres ont 20 pieds de long chaque.

Les droits de passage ont été donnés à la Couronne, excepté celui chez Labelle pour lequel le ministère a payé $50.

Les travaux, faits à la journée, ont été commencés au mois d'avril 1905, et étaient complétés à la fin de juin.

Dépense totale, $1,225.27.

LAC MÉGANTIC.

Le lac Mégantic est à 73 milles environ au sud-est de Sherbrooke ; il a 12 milles de long, deux à quatre milles de large en moyenne, et une ligne côtière excédant 36 milles. Ce lac et les rivières qui s'y déchargent, forment la source de la rivière Chaudière.

Le Lac Mégantic est un petit village, avec bureau de poste, situé dans le comté de Compton, le long du chemin de fer du Pacifique Canadien, à 60 milles de Sherbrooke.

Population, 1,883 âmes.

De 1882 à 1887, sept quais, coûtant de $5,000 à $7,000 furent construits sur le lac aux endroits suivants : Sainte-Agnès, Lourdes, Flint, Baie Victoria, Ditchfield, Piopolis et Lac Mégantic.

En 1889, des réparations importantes furent faites au quai de ce dernier endroit, au coût de $873.02.

En 1897-98, le quai fut réparé et exhaussé de 4 pieds, au coût total de $1,244.48.

En 1900, un hangar, contenant une petite salle d'attente et entrepôt, fut construit sur la tête du quai, au coût de $302.08.

Aux mois de septembre et octobre 1900, la surface en terre fut exhaussée de 15 pouces, au coût de $346.75.

Au mois de novembre 1903, la somme de $51.13 fut dépensée pour faire des petites réparations.

Durant le dernier exercice financier, la pile du large a été exhaussée de 1 pied, un nouveau tablier posé et l'entrepôt peinturé ; l'approche a aussi été exhaussée de 1 pied et élargie de 6, et un garde-fou a été posé. Dépense totale, $1,149.03.

Ce quai a été transféré au ministère de la Marine et Pêcheries, au mois de juillet 1887.

LANORAIE.

Le village de Lanoraie est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Berthier, 46 milles en aval de Montréal ; il se fait à cet endroit un commerce considerable de farine, grains et de bois de chauffage.

Construction.—En 1884, le ministère commença la construction d'une pile isolée, 70 pieds par 30 pieds à la base et 54 x 27 pieds au sommet, placée à 240 pieds du rivage ; cette pile fut achevée en 1885, au coût de $5,032.01.

En 1885-86, la pile fut reliée au rivage par une approche de 240 pieds de long, 25 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 12 pieds, au coût de $6,886.36. Le côté ouest de l'approche, sur une hauteur de 6 pieds à partir du sommet, est construit à déclin de ½ dans 1 et lambrissé avec de l'épinette rouge de 4 pouces ; le sommet de l'approche est construit avec une pente de 4 pour 100. La profondeur de l'eau à la tête du quai est de 11 pieds à l'eau basse.

Réparations.—Durant l'hiver de 1887, l'approche fut endommagée par la glace ; en avril 1891, la glace causa encore des dommages qui nécessitèrent des réparations immédiates ; les travaux commencés le 5 de novembre furent complétés le 28 du même mois, au coût de $416 04. Les pièces de parement et les défenses emportées par la glace furent remplacées, et des pilotis de défense furent enfoncés à tous les dix pieds, sur les façades de l'approche.

En 1896-97, la somme de $1,008.27 fut dépensée pour faire des réparations générales ; les pièces de parement. les dépenses et les pièces de couronnement furent renouvelées où c'était nécessaire, et les façades inclinées du quai et de l'approche furent lambrissées à neuf.

En 1898, le tablier du quai fut renouvelé et d'autres réparations faites au coût total de $531.30.

En 1899, le talus en pierre, en avant du quai, fut reconstruit au coût de $588.77.

En 1900, la somme de $884.92 fut dépensée en réparations au tablier, etc.

En 1902, un brise-glace en bois rond fut construit le long du côté ouest de l'approche. Sur le côté est, à dix pieds les unes des autres, des pièces de bois de 12 x 12 pouces furent placées à un angle de 45° avec la façade de l'approche, appuyées au fond sur des pièces de 12 x 12, solidement ancrées au roc. Les travaux furent faits à la journée, au coût total de $3,999.83.

En 1902-3 et 1903-04, une somme totale de $74.79 a été dépensée pour quelques petites réparations.

En 1904-05, la somme de $674.20 a été dépensée pour renouveler le tablier, y compris quelques-unes des traversines.

LAPRAIRIE.

Laprairie, le chef lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal. Un bateau traversier fait, plusieurs fois par jour, le service entre Montréal et Laprairie ; population, environ 2,500 âmes.

En 1886, le ministère commença la construction de travaux de protection à cet endroit, dans le but de protéger le village contre les innondations du printemps. Ces travaux se composaient de brise-glaces, d'un mur de protection en caissons de bois, 1,650 pieds de long et 20 pieds de large, construit le long du rivage, vis-à-vis du village, et d'une levée en terre, 1,600 pieds de long.

En 1886-87, deux brise-glaces furent construits, vis-à-vis la partie supérieure du village, au coût de $6,736.19.

En 1887-88, une levée en terre de 1,600 pieds de long, fut construite à la limite ouest du village. Un mur de soutènement en caissons, 480 pieds de long, fut construit, à mi-chemin entre le brise-glace de l'est et le quai de la Compagnie Richelieu. Ce mur a 20 pieds de large et 10 pieds de haut, et chargé de lest. La dépense totale, $4,989.75.

En 1888-89 et 1889-1890, un autre mur de soutènement, 335 pieds de long, fut construit à l'ouest du quai de la Compagnie Richelieu, au coût de $7,560.52.

En 1890-91, une somme de $658.58 fut dépensée pour réparations.

En 1891-92, le mur de soutènement adjacent au quai de la Cie Richelieu, fut prolongé de 131 pieds, au coût de $2,495.10.

En 1892-93, un autre prolongement, 420 pieds de long, fut construit au coût de $2,589.51.

En 1893-94, le mur, entre le brise-glace de l'est et le quai, fut complété par la construction d'une section additionnelle de 284 pieds de long. Dépense, $2,387.39.

En 1895-96, la somme de $2,015.51 fut dépensée pour construire un ouvrage de protection en pierre entre les deux brise-glaces, une distance de 250 pieds, et pour exhausser une partie du mur de soutènement.

En 1896-97, une longueur de 387 pieds de l'ouvrage en caissons fut exhaussée, au coût de $4,400.36.

En 1897-98, le mur de souténement fut complété à une hauteur de 12 pieds, au-dessus du niveau de l'eau basse, au coût de $5,640.64. L'ouvrage est en caissons de bois rond, remplis de pierre et lambrissés avec du bois de 3 pouces.

Aux mois de mai et de juin 1899, la levée en terre, au sud-ouest du village, fut exhaussée de un à deux pieds sur une longueur de 1,000 pieds ; l'ouvrage en pierre perdue, entre le brise-glace et la levée, fut réparé. Les travaux furent faits à la journée au coût total de $1,659.86.

En 1901-02, le brise-glace ouest fut défait puis reconstruit à neuf, au coût de $1,057.02.

En 1902-03, le brise-glace est fut aussi défait et remplacé par une construction en béton. Le nouveau brise-glace a 40 pieds de long et 22 pieds de large à la base, et 25 pieds de haut ; la façade sur le Saint-Laurent est construite à déclin de 1½ dans un. Des réparations furent aussi faites au mur de souténemont. Dépenses totales, $4,997.08.

Aux mois de juillet et août 1903, une somme de $818.74 fut dépensée pour réparations au mur de soutènement. Deux sections de ce mur, sections n°s 2 et 4 furent trouvées en si mauvais état qu'il fut décidé de les remplacer par des travaux en béton. Au mois de novembre 1803, ces travaux furent donnés à l'entreprise à MM. Amiot et Lemay, pour la somme de $29,650. Les nouveaux murs sont construits en avant des vieux murs de bois, et l'espace entre les deux murs est rempli avec de la pierre. Ces murs ont 19½ pieds de haut et 7 pieds et 8 pouces de large, à la base. La façade extérieure est renforcée par des barres de fer de 1½ pouces et 16 pieds de long, placées à tous les 5 pieds. La section n° 2 a 413 pieds de long avec des ailes de 26 et 16 pieds respectivement ; la section n° 4 a 334 pieds de long, avec retours de 19 et 14 pieds respectivement.

Au 30 de juin 1904, à peu près la moitié de l'ouvrage était faite. Dépense totale en 1903-04, $14,951.04.

Au commencement de septembre, les sections 2 et 4 ont été achevées, au coût additionnel de $18,195.53.

Au printemps de 1905, les entrepreneurs furent autorisés à reconstruire la section n° 1, aux prix mentionnés dans leur contrat pour les autres sections. Au 30 de juin 1905, une somme additionnelle de $6,128.45 avait été dépensée, ce qui fait un total de $25,494.07, pour l'exercice de 1904-05.

LES ÉBOULEMENTS.

Les Éboulements est un village d'environ 1000 âmes, dans le comté de Charlevoix, situé sur la rive nord du Saint-Laurent à 70 milles en aval de Québec.

Durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905, quatre poteaux d'amarrage ont été posés ainsi que trois pièces de parement. Le tablier a aussi subi quelques petites réparations. Dépense totale, $25.40

LES ÉCUREUILS.

Les Ecureuils, comté de Portneuf, est un village situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 28 milles en amont de Québec. Le village est éloigné du chemin de fer et il est difficile d'y arriver par eau. Population, 600 habitants.

Durant le dernier exercice financier, le quai a été prolongé ; une pile, 45 pieds de long, 30 pieds de large et 16½ pieds de haut, a été construite à l'extrémité extérieure ; cette pile est en caissons de bois équarri posé à joints clos, lambrissée avec de l'épinette de 3 pouces et couverte d'un tablier en madrier de pin de 3 pouces.

Le vieux quai fut renforcé et le bordage de trois pouces presqu'entièrement renouvelé ; l'entrepôt fut réparé et peinturé. Une petite salle d'attente, 10x15 pieds fut construite.

Une brèche dans la levée, causée par l'eau venant de la falaise, a été réparée, et un garde-fou a été construit sur la partie étroite du vieux quai.

La dépense, en 1904-5, est de $3,396.22.

LE TABLEAU (DESCENTE DES FEMMES).

Le Tableau (Descente des Femmes), est un nouvel établissement sur la rive nord de la rivière Saguenay, à environ 61 milles de son embouchure. Dans le but d'aider à la colonisation de cette partie du Saguenay, où il n'y a pas d'autres communications que par eau, la somme de $5,000 fut votée à la session de 1902, pour y construire un quai.

Durant l'exercice de 1902-03, la construction d'un quai fut commencée. Ce quai se compose d'une pile exérieure, 49 pieds de long et 30 pieds de large, avec une L, ou retour, 30 pieds par 25 pieds ; et deux autres piles, 20 pieds par 25 pieds, placées à 25 pieds de distance.

La pile extérieure repose dans 18 pieds d'eau, de même que l'L ; elle est construite à joints clos avec du bois de 11 x 11 pouces, lambrissée sur les angles extérieurs avec du bordage en bois dur.

Un plan incliné fut construit sur la pile extérieure, ainsi que sur le côté ouest de l'L.

Les piles sont construites en caissons de bois rond, à parements ouverts.

Dépense, $5,035.71.

Durant l'exercice financier de 1903-04, l'ouvrage fut continué, une approche fut construite et les corbeaux et une partie des soliveaux du plancher furent posés.

La hauteur du quai,au bout du large,est de 38 pieds ; l'ouvrage a été fait à la journée au coût de $2,970.

Le quai a 193 pieds de long et 25 pieds de large ; la pile extérieure a 30 x 45 pieds et n'est pas encore achevée.

Durant l'exercice financier de 1904-05, le quai fut endommagé par la glace et fut renforcé ; le posage des traversines et corbeaux fut complété, des défenses de 8 x 10 pouces posées, et une partie du tablier construit.

Dépenses totales, $987.24.

Les grandes mers montent de 17 pieds, les mortes-mers de 9 pieds.

LOTBINIÈRE.

Le village de Lotbinière, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, environ 40 milles en amont de Québec. Il n'y a pas de communications par chemin de fer, et le commerce dépend entièrement du transport par eau.

Les grandes mers montent de 14½ pieds, les mortes mers de 8½ pieds.

En 1897, le ministère construisit à cet endroit une pile isolée, réunie au rivage par une approche mobile, sur chevalets.

Le 7 de mai 1904, un contrat fut passé pour la construction d'une approche permanente, pour la somme de $13,400. Au 30 de juin 1904, l'ouvrage n'était pas encore achevé.

En 1904-05, l'ouvrage sous contrat fut terminé. Vu l'impossibilité de se procurer les matériaux nécessaires, le crédit de $4,000, pour réparations, ne fut pas utilisé. Des feuilles de fer de ⅜ de pouce furent posées sur la vieille pile, et un garde-fou en fer sur les côtés de l'approche ; ce garde-fou est posé de manière à pouvoir s'enlever lorsque nécessaire.

Avant le 30 de juin 1905, les matériaux nécessaires pour les réparations furent achetés.

La dépense durant l'éxercice de 1904-05, est de $10,719.99.

RIVIÈRE SAINT-LAURENT (EN BAS).

Des cailloux ont été enlevés aux endroits suivants. Ce travail, commencé depuis quelques années, a été d'un grand bénéfice pour les pêcheurs de ces localités.

Newport, comté de Gaspé	$ 31 01
Petite Rivière Est, comté de Gaspé	125 00
Roche à Menon, comté de Gaspé	25 00
Grand Pabos, comté de Gaspé	100 00
White Head (Cap Blanc) comté de Gaspé	25 00
Ste-Anne des Monts, comté de Gaspé	25 00
Grandes-Tourelles, comté de Gaspé	76 00
Cap d'Espoir, comté de Gaspé	75 00
Grande Rivière, comté de Gaspé	150 00
Petit Pabos, comté de Gaspé	25 00
Chien Blanc, comté de Gaspé	50 00
Anse de Jersey, comté de Gaspé	304 40
Petite Rivière Ouest, comté de Gaspé	75 00
Petite Vallée, comté de Gaspé	50 00
Cap Chat, comté de Gaspé	90 50
Anse du Cap, comté de Gaspé	200 00

MAGOG.

Magog, dans le comté de Stanstead, est une petite ville prospère située sur la rivière Magog, à la sortie du lac Memphremagog. On s'y rend de Montréal en trois heures, par le Pacifique Canadien. C'est un sous-port d'entrée ; on y trouve quatre églises, 30 magasins, 4 hôtels, des scieries et moulins à farine, les filatures de la "Dominion Cotton Mills Company" employant 800 personnes, 2 bureaux de télégraphe, 2 bureaux d'express et de bonnes écoles. Population, 3,516 âmes.

Afin d'accommoder le trafic local, le ministère acheta, en août 1875, un quai pour la somme de $2,500. Ce quai se trouve vis-à-vis la station du chemin de fer ; c'est une construction sur pilotis de 430 pieds de longueur par 24 pieds de largeur le long des 305 pieds contigus au rivage, et 40 pieds de long le long des autres 125 pieds. Le tablier de la tête est a 12¼ pieds au-dessus du lit du lac ; et la profondeur de l'eau est de 7½ pieds aux eaux basses.

Réparations.—En 1896-97, on fit les réparations les plus urgentes au plancher, au prix de $154.82. En 1899, un certain nombre de madriers du tablier furent renouvelés au prix de $42.85.

En 1901-02, quelques légères réparations furent faites au coût de $11.34.

Ce quai étant devenu dangereux, il fut décidé de construire un nouveau quai, au pied de la rue Lake. Le conseil municipal accorda, le 11 de mars 1904, la permission requise, et l'ouvrage fut commencé.

Ce nouveau quai consiste en une levée en pierre, 200 pieds de long, 26 pieds de large au sommet, commençant au pied de la rue Lake, et une tête de quai de 16 pieds de large par 40 de long, construite en pilotis avec pièces de couronnement, soliveaux et tablier. Au 30 de juin 1904, environ les deux tiers de l'ouvrage avaient été construits, au coût de $1,806.58.

En 1904-05, l'ouvrage fut complété au coût de $3,241.13.

MAGUASHA.

Maguasha est situé sur la baie des Chaleurs, dans le comté de Bonaventure, vis-à-vis la ville de Dalhousie, N.-B., à l'entrée de la rivière Maguasha, à 12 milles de Carleton. La gare de chemin de fer la plus rapprochée est La Nouvelle, sur 'l'Atlantic and Lake Superior Ry.'

Le 18 de juin 1904, la construction d'un quai fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $7,500.

Ce quai consiste en une levée en pierre, 21 pieds de long, 20 pieds de large avec façades construites à déclin de 1 dans 1 ; trois piles en caissons, 20 x 20 pieds, avec travées de 20 pieds de long ; et une pile du large, 180 pieds par 20 pieds, le tout construit en caissons à parements ouverts, lambrissé avec du bois de 6 pouces.

Le sommet du tablier est à 4 pieds au-dessus de l'eau haute des marées du printemps, ou 13 pieds et 5 pouces au-dessus de l'eau basse du printemps.

Les grandes mers montent de 9 pieds et 5 pouces.

Le quai a été construit durant l'exercice de 1904-05, au coût total de $3,695.

MARIA.

Maria, comté de Bonaventure, est un village prospère situé sur le côté nord de la Baie-des-Chaleurs et sur le chemin de fer Atlantic et Lake Superior, environ dix milles au nord-est de Carleton. Population, 2,300 âmes.

En 1902-03, le ministère construisit un quai à cet endroit, 932 pieds de long et 20 pieds de large, couvert avec du madrier de 3 pouces.

Les grandes mers montent de 9 pieds.

En 1904-05 la somme de $502.50 fut dépensée pour améliorer le chemin conduisant au quai.

MASSON.

Masson, aussi connu sous le nom de Jonction Buckingham, dans le comté de Labelle, est situé sur la rivière du Lièvre qui se jette dans l'Ottawa, à un mille au bas du village. A trois milles en amont, sur la rivière du Lièvre, se trouve la ville de Buckingham, dont les pouvoirs d'eau considérables ont attiré chez elle nombre d'industries florissantes. La population du district est de 6,000 âmes.

A la session de 1904, le Parlement vota une somme de $5,000 pour la construction d'un quai sur la rivière Ottawa, près de l'embouchure de la rivière du Lièvre.

En 1904-05, les travaux furent commencés ; le quai consiste en une pile extérieure de 30 pieds par 90 pieds, où il y a une profondeur d'eau de 8 pieds à l'eau la plus basse ; elle est construite à niveaux différents pour permettre aux bateaux d'y accoster à toutes les phases de l'eau. Deux approches relient cette pile au rivage, une longue de 195 et l'autre de 100 pieds. La superstructure est en caissons de béton armé et en maçonnerie sèche.

Au 30 de juin 1905, les fondations étaient construites et 80 pour 100 des matériaux avaient été achetés.

La dépense, en 1904-05, est de $5,063.60.

MATANE.

Le village de Matane, comté de Rimouski, se trouve sur la rive sud du Saint-Laurent, à l'embouchure de la riviére Matane, à 240 milles en aval de Québec et à 30 milles de Saint-Octave, en passant par Petit-Métis, la station la plus rapprochée de l'Intercolonial. Il renferme plusieurs moulins à scie et à farine et une fabrique de fuseaux en bois.

Les grandes mers montent de 14 pieds, les mortes mers de 7 pieds.

Le brise-lames sur le côté ouest de l'entrée de la rivière Matane, fut tellement endommagé par la glace qu'il fallut en partie le reconstruire ; il est composé de piles couvertes d'un tablier et lambrissées, sur la façade extérieure, avec du pilotis jointif ; il est construit parallèle au rivage et a une longueur totale de 500 pieds et une hauteur de 23 pieds sur le côté de la mer.

Durant le dernier exercice financier, le brise-lames fut réparé, et il fut nécessaire de construire des piles auxiliaires dans les ouvertures pour renforcer l'ouvrage et permettre

le posage du pilotis jointif. Le pilotis jointif fut entièrement renouvelé avec de l'épinette de 8 pouces. Le tablier fut réparé et une grande quantité de l'est de pierre déposée dans le quai.

La dépense, en 1904-05 a été de $1,878.36.

MILLE VACHES.

Mille Vaches, comté de Saguenay, est un village situé sur la rive nord du Saint-Laurent, environ 42 milles en aval de Tadousac. Il contient une église catholique, trois magasins, une scierie, etc. Population environ 600 âmes.

En 1904-05, du bois fut acheté en vue de la construction d'un quai a cet endroit. Dépense, $1,003.14.

MISTOOK.

Mistook, est situé dans le canton de Taillon, sur la Grande Décharge du lac Saint-Jean, dans le comté de Chicoutimi ; il est aussi appelé Saint-Cœur-de-Marie. Il y a une église catholique, un bureau de poste, plusieurs magasins, deux fromageries et deux scieries.

En 1903-04, une pile, 40 pieds de long à la base et 30 pieds au sommet, par 30 pieds de large et 23 pieds de haut, fut construite à 150 pieds du rivage. Cette pile est en caissons de bois rond à parements ouverts, avec défenses à tous les 8 pieds. Montant dépensé, $2,059 00.

Durant le dernier exercice financier, le quai commencé l'année précédente fut continué ; cinq piles de 20 x 25 pieds furent construites.

La dépense, en 1904-05 est de $5,001.05.

MONT LOUIS.

Mont Louis est un village considérable du comté de Gaspé ; il est à 135 milles du point le plus rapproché de l'Intercolonial, la gare de Métis. Le havre de cet endroit est le plus grand et le mieux situé des havres de la côte de Gaspé ; il offre un très bon mouillage et est protégé contre tous les vents, excepté les vents nord.

La jetée, s'étendant du rivage ouest vers la pointe est de la baie, sera, lorsque complétée, une protection efficace contre les vents nord.

Deux piles, d'une longueur totale de 185½ pieds par 25 pieds de large, ont été construites, excepté le tablier et 100 pieds de long sur 7 pieds de haut de la superstructure, de la partie attenant au rivage.

La profondeur de l'eau, à l'extrémité extérieure est de 15 pieds à l'eau basse.

Les grandes mers montent de 9½ pieds, les mortes mers de 5 pieds.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05 est de $3,003.25.

MONTRÉAL—DIVISION D'AVAL.

MAISONNEUVE.

Le 25 juillet 1900, un contrat fut passé avec MM. Poupore et Malone, pour la construction d'une jetée à haut niveau et de deux empellements, dans la division d'aval du havre de Montréal, pour la somme de $631,033.33.

Les travaux furent commencés la même année. En 1900-01, la dépense se monta à $49,296.45 ; en 1901-02, à $201,722.69 ; en 1902-03, à $251,320.47 et en 1903.04. à $209,104.96,

Durant le dernier exercice financier, la quatrième saison d'ouvrage, la société 'W. J. Poupore Ltd.' successeurs de Poupore et Malone, a exécuté les travaux suivants, savoir :—

Les fondations en caissons de bois ayant été complétées en 1903, il ne restait qu'à poser les blocs d'assiette en béton, à construire les murs en béton et à faire le remplissage en terre, en arrière des murs ; la terre pour le remplissage a été prise dans les bassins près de la jetée.

La longueur des blocs d'assiette posés a été, en 1904- 780 pieds, et en 1905, 150 pieds.

En 1905, une longueur de 1,143 de mur de béton, sur le côté ouest, a été construite à sa pleine hauteur, c'est-à-dire, 28 pieds au-dessus de la donnée.

Durant l'année, 142,100 verges cubes de remplissage a été fait.

L'état suivant donne les quantités et travaux faits :—

	Verges cubes.
Blocs d'assiette en béton	1,576
Mur en béton	5,215
Béton dans hauteur additionnelle de (5 pieds)	1,328
Creusage pour remplissage	142,100

La dépense durant l'exercice de 1904-05, est de $74,442.69.

MURRAY-BAY (MALBAIE).

Le village de Malbaie, ou Murray-Bay, est situé sur la rive-nord du Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Malbaie, à 83 milles en aval de Québec. Population. 3,500 âmes.

Durant l'hiver dernier, les angles du quai furent fortement endommagés par la glace, à un tel point que le lest tomba dans la rivière ; le bordage de bois dur fut aussi considérablement endommagé. Ces dommages furent réparés dans les premiers jours du printemps de 1905.

A la demande du ministère de la Marine et des Pêcheries, les bâtisses, sur le côté est du quai, furent prolongées et un entrepôt, bureau et salle d'attente y furent emmenagés.

Le steamer *Champlain*, du ministère de la Marine et des Pêcheries, fait le service entre la Malbaie et la rivière Ouelle, sur le côté sud du Saint-Laurent.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $3,081.29.

NEW CARLISLE.

New Carlisle, le chef-lieu du comté de Bonaventure est un port de mer situé sur le côté nord de la Baie-des-Chaleurs. C'est le terminus actuel du chemin de fer Atlantic & Lake Superior.

De 1881 à 1883, le ministère construisit à cet endroit un quai, 606 pieds de long, de 29 à 49 pieds de large, avec 15 pieds d'eau à l'extrémité du large, à l'eau basse des marées du printemps.

Durant le dernier exercice financier 1904-05, la somme de $4.066.89 fut dépensée pour réparations urgentes.

NEWPORT.

Le village de Newport, comté de Gaspé, se trouve à l'embouchure de la rivière du même nom, sur la rive nord de la Baie-des-Chaleurs, à 88 milles à l'est de Campbellton, N.-B., et à 50 milles à l'ouest de Caplan. Les grandes marées montent 4½ pieds, et les mortes-mers, 2½. La pêche semble être la seule occupation des habitants de ce village.

Construction.—Afin de procurer un havre de refuge aux bateaux de pêche et leur donner une entrée facile dans la rivière jusqu'au pont sur la voie publique, il fut résolu, en 1884, d'améliorer l'embouchure de la rivière, en creusant son lit et en construisant des travaux appropriés. Cependant, les travaux ne furent terminés qu'en 1887, alors qu'un montant de $2,778.79 fut dépensé. Ils consistent en deux jetées parallèles, distantes de 20 pieds : la jetée de l'ouest étant longue de 75 pieds, 12 de large et d'une hauteur

moyenne de 8 pieds; la jetée de l'est, qui avait primitivement 140 pieds de longueur, par 12 de largeur et 10 pieds d'élévation, a été prolongée de 90 pieds et élargie de 20 pieds sur toute la longuedr en 1889 et 1890, au coût de $3,672.03.

En 1891, on fit des réparations à la jetée pour un montant de $450. Pendant l'année 1898, la somme de $26.53 fut dépensée en menues réparations.

Durant l'exercice terminé le 30 juin 1899, la somme de $244.48 fut dépensée dans le but de mettre les pêcheurs en état de terminer la saison de pêche (1898).

Des matériaux; fer, etc., etc., furent achetés durant l'exercice 1899-1900 pour la construction du nouveau brise-lames projeté.

Durant le dernier exercice financier le brise-lames a été commencé à l'endroit nommé : "Les Islets." Il est construit en caissons avec parements à joints clos; ses dimensions sont comme suit : longueur au sommet, 160 pieds, avec une approche sur travée ou ponceau de 30 x 15 pieds, construite en madriers de 3 pouces cloués sur des poutres ou solives. Cette approche passe au-dessus d'une chaîne de rochers pour se rendre au rivage. La longueur de la structure au fond est de 150 pieds, avec une largeur moyenne de 25 pieds 9 pouces; la hauteur totale à l'extrémité extérieure jusqu'au plancher, est de 16 pieds; il y a à cet endroit 4½ pieds d'eau à mer basse des grandes marées.

Le 17 d'octobre 1903, un contrat fut passé avec MM. Lyon et White pour la construction d'un prolongement de 200 pieds au brise-lames.

Durant l'exercice financier de 1904-05, 100 pieds du prolongement furent construits à la hauteur de l'eau haute.

La dépense, en 1904-05, a été de $4,450.96.

NEW RICHMOND.

New Richmond, comté de Bonaventure, est situé sur la Baie-des-Chaleurs, environ 60 milles de Métapédia, sur le chemin de fer "Atlantic and Lake Superior." Il y a deux églises, plusieurs écoles, magasins scieries, un moulin à farine et une manufacture de portes et chassis. Une puissante société s'est formée pour l'exploitation de l'industrie de la pulpe de bois, sur la petite rivière Cascapédiac. Une grande quantité de dormants de chemins de fer est manufacturée à cet endroit et expédiée aux Etats-Unis. Population, 2,500 âmes.

Les grandes mers montent de 6½ pieds.

Le 8 de juillet 1904, la construction d'une jetée fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $14,400.

Les travaux commencés immédiatement, furent complétés avant la fin de l'exercice financier de 1904-05.

L'ouvrage consiste en une levée en pierre, 15 pieds de long et 20 pieds de large, avec façade à déclin de 1 dans 1; une culée en caissons, 20 x 20 pieds; 19 piles en caissons de 20 x 20 pieds, et une tête de qu i, 100 pieds de long par 30 pieds de large. Les piles et la culée sont unies entre elles par des travées de 20 pieds. Le tout est construit en caissons de bois rond à parements ouverts, chargés de lest. Le sommet du tablier, à l'extrémité du large, est à 5 pieds et 5 pouces au-dessus de l'eau haute des marées du printemps.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, a été de $13,245.37.

NOMININGUE.

Nominingue, un village du comté de Labelle, est situé sur les bords du lac Nominingue; c'est le terminus de l'embranchement des Laurentides du chemin de fer Pacifique Canadien. On y trouve une église catholique, un couvent, 5 hôtels, des scieries, des moulins à farine et un bureau de télégraphe.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1904, on commença la construction de cinq petits quais. Ils sont construits de la manière suivante: une tête de quai, 31 x 20 pieds, en caissons de bois rond à parements ouverts, remplis de lest et couverts

d'un plancher en madriers de 3 pouces ; les approches sont construites en pierre. Ces quais sont situés : un sur le lac Bourget, deux sur le petit Nominingue, et deux sur le Grand-Nominingue.

Le but de ces quais est de faciliter le transport par eau du commerce des cantons environnants, et d'éviter autant que possible, le roulage sur de longs et mauvais chemins.

Les approches de ces différents quais sont construites comme suit :

Chez Corbin, 13 pieds de large et 148 pieds de long dont 108 pieds construites en pierre et 40 pieds en piles et travées.

Chez Rodier, 13 pieds de large et 120 pieds de long, construites en piles et travées.

Chez Rivet, 30 pieds de large et 104 pieds de long, construites en pierre, avec déclin de 1 dans 1.

Chez Labelle, 13 pieds de large et 58 pieds de long, formées d'une travée de 20 pieds et d'une levée en pierre de 38 pieds.

Chez Laroche, 13 pieds de large et 12 pieds de long, formées d'une seule travée.

La dépense en 1903-04, fut de $2,017.22. Durant l'exercice financier de 1904-05, ces quais ont été complétés, au coût additionnel de $2,137.20.

NOTRE-DAME DU PORTAGE.

Le village de Notre-Dame du Portage est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, six milles à l'ouest de la rivière du Loup, dans le comté de Témiscouata.

Les grandes mers montent de 19 pieds, les mortes mers de 12 pieds.

Au mois de septembre 1904, le ministère commença la construction d'un quai à cet endroit.

Ce quai, lorsque complété, aura 400 pieds de long et 20 pieds de large, avec une approche en pierre de 50 pieds de long et une L de 50 pieds par 30 pieds.

A la fin du dernier exercice financier, l'ouvrage était aux deux tiers construit.

La dépense, en 1904-05, a été de $8,043.70.

PASPÉBIAC.

Paspébiac, comté de Bonaventure, est un port de mer situé sur la Baie-des-Chaleurs, 66 milles au sud de Percé et 85 milles au nord de Campbellton, N.-B. La voie du chemin de fer Atlantic et Lake Superior s'étend jusqu'à cet endroit, où le fret, seulement, est transporté. C'est un poste de pêche important, où, depuis plus d'un siècle, la puissante maison de Charles Robin & Co., de l'Ile de Jersey, a établi ses quartiers généraux. Le village contient deux églises, un bureau de télégraphe, un hotel, plusieurs magasins et deux grands établissements de pêche. La population est d'environ 1,000 habitants pour la majeure partie engagés dans l'industrie de la pêche.

En 1903-04, la construction d'un quai à cet endroit fut donnée à l'entreprise, pour la somme de $19,695.

L'ouvrage se compose d'une approche en pierre et terre, 30 pieds de large au sommet et 50 pieds de long ; une culée, 20 pieds de long et 30 pieds de large ; trois piles 20 pieds par 30 pieds ; et une pile du large, 240 pieds par 30 pieds, le tout construit en caissons à joints clos, chargés de pierre et lambrissés en bois dur sur le côté du large. Les piles et la culée sont reliées les unes aux autres par des travées. Un plan incliné, 70 pieds de long, est situé sur le côté nord de la pile extérieure. Le tablier est en épinette de trois pouces.

La longueur totale du quai, y compris l'approche, est de 450 pieds. La profondeur de l'eau, à l'extrémité extérieure, est de 15 pieds à l'eau basse des marées du printemps.

Les grandes mers montent de 7½ pieds.

Au 30 de juin 1904, l'ouvrage fait ce montait à $5,705.82.

En 1904-05, le quai fut achevé, et le chemin y conduisant fut construit à la journée.

La dépense, en 1904-05, a été de $16,641.24.

PEEL HEAD BAY.

La baie Peel Head, dans le comté de Missisquoi, est située à la tête de la baie de Missisquoi, un bras du lac Champlain, à trois milles de Saint-Sébastien, dans le comté d'Iberville, et neuf milles de Stanbridge sur le Pacifique Canadien.

Le commerce considérable qui se fait à cet endroit nécessitait la construction d'un quai ; à cette fin, le ministère acheta de M. Jamieson, pour la somme de $1,500, un terrain et un vieux quai avec entrepôt.

L'intention première était de construire une tête de quai en caissons à joints clos, 96 pieds de long, 30 pieds de large, et 15 pieds de haut, reposant dans 5 pieds d'eau, mais les plans furent modifiés, et l'on décida de construire en béton, système Fraser. Au 30 de juin 1905, les travaux n'étaient pas encore commencés. Une approche en pierre sera construite de la tête du quai au rivage, 120 pieds de long et 18 pieds de large au sommet ; le chemin conduisant au chemin public aura 25 pieds de large et 295 pieds de long.

La dépense, en 1904-05, a été de $1,758.34.

PERCÉ.

Percé, le chef-lieu du comté de Gaspé, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à 36 milles du Bassin de Gaspé. C'est un des postes de pêche les plus importants de la côte de Gaspé. Population, environ 2,500 âmes.

En 1888, un brise-lames fut construit dans l'Anse Sud (South Beach).

Durant le dernier exercice financier, l'entrepôt et salle d'attente, sur le quai de l'Anse Nord (North Beach), fut terminé. Le quai dans l'Anse Sud, lequel avait été endommagé par la glace, fut réparé ; l'extrémité du large, le côté nord-est et 50 pieds de la façade sud-ouest furent lambrissés avec du pilotis d'épinette, enfoncé de 5 à 10 pieds et boulonné aux pièces de parement. Les travaux ont été faits à la journée.

Les grandes mers montent de 5 pieds, les mortes-mers de 3 pieds.

La dépense, en 1904-05, a été de $2,068.95.

PETITE PÉRIBONKA.

La Petite Péribonka est située sur le côté ouest de la Grande Péribonka, près de son embouchure.

La manufacture de pulpe est située à quatre milles en haut de la Grande Péribonka.

Durant le dernier exercice financier, le chenal fut en partie nettoyé.

Dépense, $627.76.

PETITES BERGERONNES.

Les Petites Bergeronnes, dans le comté de Saguenay, sont situées sur la rive nord du Saint-Laurent, à 15 milles en aval de Tadousac. Il y a à cet endroit une scierie importante.

L'entrée de la rivière, et la rivière elle-même, est obstruée par de nombreux cailloux ; on y a clairé un chenal jusqu'à la scierie.

Les grandes mers montent de 16 pieds, les mortes-mers de 9 pieds.

La dépense durant l'exercice financier de 1903-04, est de $611.36.

En 1904-05, la somme de $898.58 a été dépensée pour continuer à enlever des cailloux.

PIERREVILLE.

Pierreville, un village prospère du comté de Yamaska, est situé sur la rivière Saint-François, près de son confluent avec le Saint-Laurent, à 28½ milles au nord-est de Sorel. C'est le terminus présent du chemin de fer de la Rive Sud (South Shore Railway).

Ce village contient une église catholique, un bureau de télégraphe, environ douze magasins, des scieries, des moulins à farine et à carder ; il s'y fait un commerce consi-

dérable de bois. De grandes quantités de gants, mitaines, souliers, paniers, etc., sont manufacturés par une tribu de sauvages Abénaquis qui demeure à cet endroit. Il y a aussi des chantiers de construction navale. La population du village est de 1,108 habitants.

Le fait que le quai de Pierreville (propriété particulière) est situé en amont du pont du chemin de fer et que les vaisseaux ne peuvent passer sous le pont, décida le ministère à construire un quai public, en aval du pont. Un droit de passage, du chemin public à la rivière, fut acheté, en partie de M. Jos. Rasconi et en partie des sauvages Abénaquis, pour la somme totale de $700.

Le 30 de juin 1904, le travail n'était pas encore commencé, mais des matériaux, pour la somme de $3,816.91, avaient été achetés.

Les travaux faits à la journée, furent commencés au mois de septembre 1904, et terminés à la fin de juin 1905.

Le quai est construit en pilotis et mesure 150 pieds de long, 48 pieds et 4 pouces de large et repose dans 5 pieds d'eau ; un brise-glace a été construit à son extrémité d'amont et deux plans inclinés le long de la façade.

L'approche consiste en une levée en terre avec côtés en pierres perdues, 400 pieds de long et 30 à 15 pieds de large. Un entrepôt à été construit sur piliers en pierre, près de l'approche.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est de $8,369.61.

POINTE-À-ÉLIE.

La Pointe-à-Elie est à l'extrême pointe sud-est de l'île Allright, 2 milles à l'est de l'église catholique du Havre-aux-Maisons.

Le vapeur *Amélia* y fait escale pour les malles et le fret, et pour se mettre à l'abri durant les tempêtes du nord-est.

La construction d'un débarcadère et d'un brise.lames créera ici le meilleur des refuges contre toutes les tempêtes et spécialement contre celles de l'est qui prédominent au printemps.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1904, on a construit à la jetée un prolongement de 195 pieds de long par 24½ pieds de large ; il restait à construire encore 7½ pieds de la superstructure.

La profondeur de l'eau, à l'extrémité de la jetée, est de 15 pieds, à l'eau basse des marées du printemps.

La dépense durant le dernier exercice financier, est de $6,389.89.

Les grandes mers montent de 4 pieds, les mortes mers de 2 pieds.

POINTE-AUX-ESQUIMAUX.

Le village de la Pointe-aux-Esquimaux, dans le comté de Saguenay, est situé sur la côte nord du Saint-Laurent, 525 milles en aval de Québec.

C'est le chef-lieu de la côte nord. Il renferme une église catholique romaine, un couvent, un hôpital, trois magasins, etc. C'est un des postes de commerce les plus importants de la côte nord.

Le quai, acheté par le gouvernement en 1895, avait une longueur de 125 pieds et une largeur de 30 pieds. En 1895-96, on l'a allongé de 60 pieds, en construisant une pile de 30x 30 pieds, haute de 42 pieds, reliée à l'ancien ouvrage par une plateforme longue de 30 pieds. Le quai actuellement mesure 185 pieds de long et 30 pieds de large ; son extrémité extérieure baigne dans 24 pieds d'eau à mer basse.

Durant l'exercice financier de 1902-03, une pile de 30 x 30 pieds, haute de 50 pieds, a été bâtie dans 41 pieds d'eau, à 15 pieds au delà de son extrémité extérieure, à laquelle on l'a reliée par des poutrelles de 8 x 10 pouces, recouvertes de madriers en épinette rouge de 3 pouces.

La dépense a été de $1,633.78.

Durant l'exercice de 1903-04, une pile de 30 x 30 pieds, fut construite et placée le long de l'ouvrage construit en 1903 ; comme on s'attend à ce que cette pile tasse un peu, le sommet n'a été fini que temporairement. La dépense en 1903-04. a été de $4,943.91.

En 1904-05, cette pile fut achevée et la superstructure de la pile construite en 1902-03 fut exhaussé. Le quai mesure maintenant 213 pieds de long, de 30 à 40 pieds de large avec une tête de quai de 30 pieds de long, 68 pieds de large et 50 pieds de haut, où il y a une profondeur d'eau de 40 pieds, à l'eau basse des marées du printemps.

Les grandes mers montent de 5 pieds, les mortes-mers de 3 pieds.

L'entrepôt fut changé de place et réparé.

Dépenses en 1904-05, $1,726.78.

POINTE-AUX-TREMBLES.

Pointe-aux-Trembles, comté de Portneuf, est un village situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à dix-neuf milles en amont de Québec ; la station du chemin de fer la plus rapprochée (3 milles) est Pont-Rouge, sur la voie du Pacifique Canadien.

La population est d'environ 1,250 habitants.

Les grandes mers montent de 17 pieds, les mortes-mers de 10 pieds.

Durant le dernier exercice financier, 1903-04, un chemin fut ouvert, du chemin public au quai, des clôtures furent construites et des fossés creusés sur les deux côtés du chemin.

Au mois de février, 1904, le ministère acheta de M. A. Delisle un terrain pour y construire un quai.

Le 28 de juin 1904, la construction de ce quai fut donnée à l'entreprise à Dussault et Pageau, pour la somme de $33,775. L'ouvrage aura 550 pieds de long et 20 pieds de large, excepté les 70 pieds du large qui auront 50 pieds de large ; le tout sera construit en caissons de bois à joints clos, chargés de lest de pierre.

Durant le dernier exercice financier, les travaux ont progressé favorablement, mais, vu les dommages causés par la glace, le quai ne pourra pas être complété pour la date convenue.

La dépense, en 1904-05, est de $9,958.17.

POINTE-SAINT-PIERRE.

La Pointe-Saint-Pierre, dans le comté de Gaspé, est située à l'entrée ouest de la baie de Gaspé, à 22 milles du Bassin de Gaspé, et à 15 milles de Percé.

Dans le but de protéger les bateaux de pêche contre les vents d'est, le ministère décida de construire un quai à cet endroit.

Au mois de septembre 1902, la construction d'un quai de 420 pieds de long fut donnée à l'entreprise, à MM. Heney et Smith.

Trois piles, 100 pieds chaque, ont été construites ; la quatrième, 77 pieds de long, est en cours de construction.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $380.00.

POINTE À VALOIS.

La Pointe à Valois, dans le comté de Vaudreuil, est située sur la rive sud du lac des Deux-Montagnes, à $4\frac{1}{2}$ milles à l'ouest du village de Vaudreuil et à $2\frac{1}{2}$ milles à l'est de Como.

En 1889-90, le vieux quai de cet endroit, mesurant environ 90 pieds par 16 pieds, avec une pile extérieure de 45 pieds par 20 pieds, fut acheté de Charles Valois pour la somme de $600, y compris le droit de passage pour se rendre à ce quai.

Durant les exercices financiers de 1890-1-2, le quai originaire fut prolongé par la construction, à son extrémité extérieure, d'une pile en caissons, remplie de lest, de 135 pieds de long, 21 pieds de large et avec un retour à l'est de 55 x 25 pieds ; la longueur totale du quai étant ainsi augmentée jusqu'à 225 pieds. La profondeur d'eau à l'extrémité extérieure du quai est actuellement de $6\frac{1}{2}$ pieds au niveau de l'eau basse.

Dans le cours de l'exercice financier, 1896-97, une somme de $210.77 y fut dépensée en réparations générales.

En 1899, la somme de $104.97 fut dépensée pour réparations.

En 1900-01, on fit au quai des réparations plus considérables qui se répartissent comme suit :—

Le prolongement de l'approche en pierre sur une distance de 90 pieds ; le renouvellement d'un certain nombre de solives et de tout le plancher, ainsi qu'une partie du lambrissage de la façade d'avant ; aussi un nouveau garde corps et d'autres menues réparations ; le tout au montant de $805.60.

Au printemps de 1905, la tête du quai et l'approche en pierre furent endommagées par la glace ; elles furent immédiatement réparées au coût de $204.78.

Ce quai fut transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries le 6 octobre 1897.

PORT DANIEL.

Le village de Port Daniel se trouve sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, à environ 75 milles à l'est de Campbellton, et à 45 milles à l'ouest de Percé. Les grandes mers montent de 6 pieds et les petites de 3.

Construction.—Pendant la session de 1886, un crédit fut voté pour la construction d'un débarcadère. Les travaux furent faits à l'entreprise et terminés en 1889, au coût de $20,487.58. Le quai avait 350 pieds de long d'une extrémité à l'autre, 20 pieds de large pour les premiers 200 pieds, et 30 pieds pour les 100 pieds suivants, avec une pile de 50 pieds carrés et de 20 pieds d'élévation à l'extrémité du large, qui baignait dans 13 pieds d'eau à marée basse, grandes mers. Le 15 novembre 1889, on donna à l'entreprise la construction d'une annexe longue de 75 pieds, large de 50 et haute de 27 à son extrémité du large, où l'eau avait une profondeur de 13 pieds, à marée basse,, grandes mers. Les travaux, terminés au mois d'octobre 1890, coûtèrent $12,586.44. La jetée a une longueur de 425 pieds et est construite en caissons à joints clos.

En 1895, le prolongement ayant tassé, fut exhaussé et réparé.

En 1897, le corps principal fut exhaussé et réparé.

Des réparations furent faites en 1898, 1899 et 1903.

En 1903-04 une somme de $2,900 fut dépensée pour réparer et améliorer le quai ; 200 pieds de pilotis jointifs furent posés et du lest de pierre mis où c'était nécessaire. La montée, dans l'approche, fut réduite.

Le 30 de mai 1804, la construction d'un prolongement, 100 pieds de long et 50 pieds de large, bâti en caissons de bois équarri, posé à joints clos, fut donnée à l'entreprise pour la somme de $21,890.

Durant le dernier exercice financier, la substructure du prolongement fut mise en place et construite jusqu'à 5 pieds au-dessus de l'eau basse.

Des cailloux, aux abords du quai, furent enlevés, à la journée, au coût de $349.00,

La dépense totale, en 1904-05, est de $11,013.88.

PORTNEUF.

Portneuf, un village du comté de Saguenay, est situé sur le côté nord du Saint-Laurent, environ cinquante milles en aval de Tadousac, Le village contient une église catholique, un bureau de poste, une scierie, etc.

A la session de 1904, le parlement vota un crédit de $1,000 pour construire un quai dans la baie de Portneuf.

Les travaux ont été commencés et une pile. 40 par 20 pieds, a été construite dans 7 pieds d'eau. Lorsque complété, le quai aura une longueur de 140 pieds et une largeur de 20 à 40 pieds ; il se composera de deux piles et culée. L'extrémité sera en forme d'L, 40 par 20 pieds ; la pile du centre aura 20 par 20 pieds ; la culée, 30 par 20 pieds, et les espaces entre les piles, 25 pieds.

Les grandes mers montent de 12 pieds, les mortes mers de 9 pieds.

QUÉBEC.

En 1902, le ministère décida de construire un prolongement, dans nne direction nord, au brise-lames actuel, pour permettre aux grands steamers océaniques de débarquer les immigrants et le fret.

Le 8 de mai 1903, la construction d'un prolongement de 420 pieds fut donnée à l'entreprise à MM. Dussault et Lemieux, de Lévis, pour la somme de $198 700 ; le 11 de juin 1904, un prolongement additionnel de 500 pieds fut donné aux mêmes entrepreneurs, à raison des mêmes prix mentionnés dans le contrat premier, et formant un total de $239,942.87. Les travaux furent commencés au mois de mai I903.

A partir du fond jusqu'à 3 pieds au-dessus de l'eau basse des marées du printemps, l'ouvrage est construit en caissons de bois, 46 pieds de large à la base et 20 pieds au sommet, chargés de pierre et reposant sur un lit de 4 pieds de pierres perdues. Avant de commencer le travail, le fond fut creusé à 46 pieds à l'eau basse des marées du printemps, ce qui donne une profondeur de 42 pieds d'eau, le long de la façade extérieure du prolongement. La superstructure, à partir de trois pieds au-dessus du niveau de i'eau basse, est construite en béton, et le tablier est à 6 pieds au-dessus de l'eau haute des marées du printemps.

L'espace en arrière des piles et de la superstructure en béton, est rempli de terre, etc., formant une levée, ce qui augmente la superficie du sommet à un total de 290,000 pieds.

A la fin de l'exercice financier de 1903-04, trois piles, d'une longueur totale de 462 pieds, avaient été construites, prêtes à être immergées ; le creusage des fondations, 962 pieds de long, était achevé ; 300 pieds du lit de pierre construits, et 45,000 verges de remplissage faites. Dépense, en 1903-04, $87,238.

En 1904-05, quatre piles, d'une longueur totale de 645 pieds, furent mises en place et la superstructure en béton construite, à la hauteur requise, sur une longueur de 462 pieds ; une quantité de 80,000 verges cubes de remplissage fut aussi faite.

La dépense totale, en 1904-05, a été de $149,990.67, faisant un total, jusqu'à ce jour, de $237,228.67.

Les deux dernières piles, formant la longueur totale du prolongement, 962 pieds, ont depuis été mises en place.

RÉPENTIGNY.

Le village de Répentigny, dans le comté de L'Assomption, est situé sur la rivière Saint-Laurent, à deux milles de Saint-Paul l'Ermite, sur la voie ferrée du Great Northern, et 17 milles au nord-est de Montréal. Population, 600 âmes.

Le 10 d'août 1904, la construction d'un quai, vis-à-vis la propriété Juneau, environ à quatre cinquième de mille du village, fut donnée à l'entreprise à Lachance et Frères, pour la somme de $10,975.

L'ouvrage consiste en une pile de tête en caissons à joints clos, 73 pieds et 6 pouces de long, 40 pieds de large et 19 pieds de haut, reposant dans 7 pieds et 3 pouces d'eau ; attenant à la pile de tête, une approche en caissons à joints clos, 230 pieds de long et 16 pieds de large ; une approche en pierre, 435 pieds de long et 18 pieds de large, avec façades construites à déclin de 1 dans 1, le tout d'une longueur totale de 705 pieds.

L'emplacement du quai a été changé afin de le rapprocher du village, et il fut décidé de le construire sur la propriété de Télesphore Thouin ; ce qui nécessita la construction d'une approche en pierre de 435 pieds de plus long, donnant un total de 1,018 pieds. Un autre arrangement fut fait avec les entrepreneurs pour une somme additionnellle de $5,039.

Un droit de passage, 50 pieds de large et 820 pieds de long, fut acheté de M. Thouin pour la somme de $100.

Les travaux furent commencés au mois de janvier, mais durent être suspendus à cause de l'eau haute, vers la fin de mars. L'approche en pierre était alors aux deux tiers complétée, et l'approche en caissons construite à une hauteur de 6 pieds et chargée de lest.

La dépense, en 1904-05, a été de $6,498.95.

RIMOUSKI.

Rimouski, le chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 180 milles en aval de Québec ; c'est une importante station sur le chemin de

fer Intercolonial. Sa population est d'environ 2,000 habitants. Une grande quantité de bois de commerce est exportée de ce port; c'est aussi l'endroit où les vaisseaux transatlantiques débarquent les malles venant d'Europe.

Les grandes mers montent de 15 pieds, les mortes-mers de 8 pieds.

Vu le mauvais état du côté est du quai, affaibli par l'action des tarets, sur lequel est construite la voie ferrée et qui ne mesure que 20 pieds de large, il fut décidé de construire un encaissement sur le long de la façade est, 830 pieds de long, 20 pieds de large à la base et 18 au sommet, et de niveau avec le tablier du quai.

Les travaux furent commencés le 1er de mai 1904, et au 30 de juin de la même année, cinq piles, d'une longueur totale de 526 pieds, avaient été mises en place et le plan incliné, sur le côté ouest du quai, avait été reconstruit sur une longueur de 150 pieds et une hauteur de 8 pieds. Une grande quantité de matériaux fut aussi achetée. La dépense, en 1903-04, fut de $27,236.75.

Les travaux furent repris au 1er de juillet 1904 : quatre piles additionnelles furent posées en place, ce qui donne, en comptant les piles construites l'année précédente, une longueur totale de 900 pieds, le tout fut construit au niveau du vieux quai. Les pièces de parement sont en bois rond, 27 pieds de long. Les tirants sont en bois rond, placés à 8 pieds de centre à centre. L'ouvrage est en épinette, excepté quatre pieds du sommet qui sont en cèdre.

La façade du large de la nouvelle pile fut lambrissée avec du pilotis jointif d'orme, de 6 pouces.

Le vieux quai fut aussi réparé, le tablier, traversines, et un rang de tirants et longrines furent renouvelés, sur une longueur de 900 pieds, près de l'ouvrage neuf ; la façade du plan incliné, sur le côté ouest du quai, fut aussi lambrissée, sur une longueur de 205 pieds avec du bois dur de 6 pouces d'épaisseur

A l'extrémité du large, la superstructure fut défaite puis solidement reconstruite, sur une longueur de 175 pieds, une largeur de 26 pieds et une hauteur de 10 pieds. Le tablier et les traversines, sur l'L ouest de l'extrémité du large, 100 pieds de long et 30 pieds de large, furent exhaussés et renouvelés.

Nous avons en mains une bonne quantité de matériaux pour autres réparations.

Les travaux ont été faits à la journée, au coût total de $26,576.49.

RIVIÈRE À LA PIPE OU SAINT-HENRI DE TAILLON.

Rivière à la Pipe est le nom d'un petit village situé sur le côté nord du lac Saint-Jean, à l'embouchure de la rivière à la Pipe, 7 milles au nord de la Grande Décharge.

Le quai est situé sur le terrain n° 118, dans le canton Taillon, environ un mille à l'ouest de la Rivière à la Pipe ; il est construit dans une direction sud, environ à 75 pieds du rivage ; sa longueur est de 200 pieds et sa largeur de 25 pieds ; la profondeur de l'eau, à l'extrémité extérieure, est de 8 pieds, au niveau d'été du lac Saint-Jean. Ce quai fut construit par le ministère en 1897-98.

Le gouvernement provincial a construit un bon chemin, du quai au chemin public, une distance de deux milles.

En 1899, un prolongement de 50 par 30 pieds fut construit à l'extrémité extérieure ; la pile extérieure fut exhaussée de 5 pieds et lambrissée, et 25 toises de pierre furent posées dans le quai, le tout au coût de $999.68.

En 1904-05, du bois fut acheté en vue de la construction d'un autre prolongement ; la pile du large, 40 x 25 pieds, fut déchargée, pour servir de tête au prolongement que l'on se propose de construire.

La dépense, en 1904-05, a été de $961.80.

RIVIÈRE AU RENARD.

Rivière au Renard est une des plus anciennes places du comté de Gaspé. C'est la première station de pêche et la place d'affaires la plus importante que l'on rencontre depuis le bassin de Gaspé le long de la rive sud du Saint-Laurant. La population est d'environ 1,700. Un petit débarcadère y fut construit en 1895-96.

En 1899-1900, on dépensa la somme de $2,870.51 pour matériaux, tels que bois de charpente, fer, outils, fret, etc., dans le but de construire un débarcadère et un brise-lames.

En 1900-01, la somme de $2,013.36 fut dépensée pour acheter du bois. Les travaux furent commencés au mois de mai, et au 30 de juin, une section de 190 pieds de caissons à joints clos était bâtie, 5½ pieds de haut et 28 pieds de large, à la base.

Au mois de juin 1903, la construction d'une longueur additionnelle de 600 pieds fut donnée à l'entreprise.

Durant le dernier exercice financier, 480 pieds de l'ouvrage ont été construits. La dépense, en 1904-05, est de $19,990.15.

RIVIÈRE DES VASES.

La Rivière des Vases est dans le comté de Témiscouata, à 125 milles en aval de Québec, 6 milles à l'ouest de l'île Verte. Le commerce des herbes marines est la principale industrie de cet endroit.

Pour aider au commerce et pour la commodité des gens demeurant sur l'île, vis-à-vis de la Rivière des Vases, le ministère commença, en 1900, la construction d'un quai sur le côté est de la rivière ; une section de 100 pieds de long, 30 pieds de large et 8 pieds de haut sur la façade extérieure, fut commencée mais non achevée, au coût de $499.63. Ce travail est en caissons de bois à parements ouverts.

En 1901, le travail commencé l'année précédente fut complété, et on construisit un prolongement de 30 pieds au coût total de $498.98.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1903, le quai, qui avait tassé, fut nivelé et un prolongement de 35 pieds fut construit au coût total de $498.05. Une réclamation pour dommages fut réglée sur paiement d'une somme de $10.

La dépense totale au 30 juin 1803, est de $1,506.66.

Durant l'exercice financier de 1904-05, la somme de $790.18 fut dépensée pour construire un prolongement de 50 pieds. L'ouvrage est en caissons à parements ouverts, chargés de lest de pierre.

RIVIÈRE-DU-LOUP.

Rivière-du-Loup, ou Fraserville, le chef-lieu du comté de Témiscouata est située sur la rive sud du Saint-Laurent, 114 milles en aval de Québec. C'est une petite ville prospère d'environ 4,000 habitants qui possède plusieurs manufactures.

La pointe de la Rivière-du-Loup, où est construit le quai, est une des places d'eau favorites sur les bords du Saint-Laurent.

Vu les dommages causés par la glace et la mer, ainsi que par le trafic sur ce quai, il est nécessaire d'y faire des réparations tous les ans.

Les grandes mers montent de 19 pieds, les mortes mers de 12 pieds.

Durant l'exercice financier de 1904-05, les travaux suivants furent faits :—

Le bordage de la façade extérieure fut fortement endommagé par la glace ; deux brèches, 38 pieds chaque, dans les pièces de parements furent réparées avec du bordage en orme de 6 pouces. Le bordage avarié, sur une surface de 1,800 pieds, fut renouvelé avec de l'orme de 6 pouces ; le tablier de l'angle nord-est fut réparé avec de l'orme de 8 pouces ; une surface de 10,400 pieds carrés, sur la façade ouest, fut lambrissée avec de l'épinette de 5 pouces.

Environ 800 madriers furent employés pour réparer le tablier ; deux échelles furent construites, et l'escalier, sur le côté ouest du quai, fut réparé.

Nous avons en mains à peu près 10,000 pieds d'épinette, pour réparations futures.

Les travaux ont été faits à la journée, au coût de $13,395.42.

RIVIÈRE-OUELLE.

La jetée est située à la Pointe-aux-Orignaux, à cinq milles du village de la Rivière-Ouelle, dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis la

Malbaie (Murray-Bay) sur le côté nord du fleuve. Un embranchement de l'Intercolonial vient finir au bout du quai, où crrrespondance est faite avec le bateau à vapeur qui traverse, plusieurs fois par jour, à la Malbaie et autres endroits sur la côte nord.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les mortes-mers de 12 pieds.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905, la façade extérieure du T, 238 pieds de long, fut lambrissée avec de l'orme de 6 pouces; les deux angles extérieure furent couverts avec du fer de $\frac{1}{16}$ de pouce, et le lambrissage des côtés du corps principal fut réparé.

Des réparations temporaires furent faites au plan incliné, sur le côté est du quai, pour empêcher les dommages par la glace; et l'escalier, sur le côté ouest, fut aussi réparé, des travaux furent faits à la journée, au coût de $2,981.68.

RIVIÈRE VERTE.

La rivière Verte traverse la paroisse de l'Ile Verte et vient ce jeter dans le Saint-Laurent, à environ un demi mille à l'ouest de l'église.

Pendant les hautes eaux du printemps, elle est sujette à causer des dommages considérables aux scieries et aux terrains avoisinants.

Les travaux de protection, commencés l'année précédente, furent continués durant l'exercice financier de 1004-05; une seconde digue en caissons fut commencée, et une longueur de 275 pieds était construite au 30 juin 1905. Cette digue a 20 pieds de large à la base et 10 au sommet, avec une hauteur moyenne de 10 pieds. La façade extérieure est construite à déclin de 1 dans 1.

Nous avons encore en mains une grande quantité de matériaux.

La digue a été entièrement chargée de lest de pierre.

Le but de ce travail est de faire dévier le courant du côté vers le chenal du centre, lorsque ce dernier aura été creusé et élargi.

La dépense, en 1904-05, est de $5,499.61.

RIVIÈRE NICOLET.

La rivière Nicolet prend ses sources dans le lac Nicolet, dans le comté de Wolfe, et vient se jeter dans le lac Saint-Pierre, à 3 milles en bas de Nicolet, dans le comté de Nicolet. C'est un cours d'eau rapide, mais navigable jusqu'en amont du village.

Pour protéger les goélettes qui viennent charger à cet endroit, le ministère commença, en 1881, la construction d'une jetée. L'ouvrage avait originairement une longueur de 3,500 pieds, construit de deux rangs de pilotis jointif, placés à 13 pieds l'un de l'autre, avec remplissage de pierre. Le sommet était à quatre pieds au-dessus de l'eau basse, et la hauteur moyenne était de 5½ pieds.

En 1891, un petit prolongement fut ajouté donnant un total de 3,720 pieds de long.

Du creusage et des réparations furent faites durant les années suivantes :—

De 1852 au 30 de juin 1900, le coût total pour construction, réparations et creusage, a été de $148,780.54.

En 1900-01, creusage et réparations....	$ 7,489	19
" 1991-02 " "	4,795	88
" 1002-03 " "	3,999	27
" 1903-04 " "	11,723	81
" 1904-05 construction, creusage et réparations......	10,320	53
Dépense totale au 30 de juin 1905..................	187,109	22

La dépense de 1904-05 comprend la construction d'un petit quai, situé à environ un mille et demi de Nicolet, vis-à-vis les scieries Ball. Ce quai est construit en caissons à joints clos, et mesure 80 pieds de long, y compris un brise-glace; il sera d'une grande utilité au commerce du village, et les bateaux tirant 6 pieds d'eau pourront s'y rendre en toute sécurité. Un droit de passage, 250 pieds de long et 80 pieds de large, a été acheté de M. C. Proulx pour la somme de $400.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Saint-Louis de Gonzague est un village du comté de Beauharnois, sur la voie du Grand-Tronc, à dix milles de Beauharnois et trente-cinq milles au sud-ouest de Montréal. Population, 1,200 âmes.

Aux eaux hautes du printemps, la rivière Saint-Louis se répand sur les terres, du canal au village de Saint-Louis de Gonzague, une distance d'environ sept milles, causant des dommages considérables. Durant l'été, après de fortes pluies, la rivière souvent déborde et ruine les moissons des campagnes environnantes.

Aux mois de novembre 1903 et octobre 1904, l'on fit un examen de la rivière. Il fut trouvé que la rivière, sur une distance de deux milles et demi en amont du village de Saint-Louis de Gonzague, a une chute de 6 pieds au dessus du canal d'alimentation ; la chute est de un pied par mille.

En creusant la rivière et en faisant disparaître certaines courbes trop accentuées, le niveau de l'eau serait abaissé de quatre pieds, ce qui serait amplement suffisant pour protéger les terrains le long des rives.

Durant l'hiver de 1903-04, un petit dragueur fut construit, et au mois d'octobre 1804 commença à creuser.

Au 30 de juin 1905, une tranchée avait été faite à travers la pointe Simmon. Une travée en fer de 28 pieds par 12 pieds de large fut construite, afin de ne pas nuire à la circulation sur le chemin public. Le fond de la rivière, à travers les rapides inférieurs, a été brisé au moyen de la dynamite.

La dépense totale en 1904-05, non compris le coût de la construction du dragueur, a été de $5,719.19.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS, CANAUX D'ALIMENTATION.

Pendant les mois d'octobre, novembre et décembre 1904, un examen détaillé fut fait en vue de la construction d'un canal d'égoutement de la rivière Laguerre près de Saint-Anicet, à travers la paroisse de Sainte-Barbe, jusqu'à la rivière Saint-Louis, près de Saint-Stanislas à environ 7 milles au sud de Valleyfield.

En vue d'augmenter l'eau dans le canal Beauharnois, le gouvernement, en 1865, construisit deux barrages dans le lac Saint-François, un du rivage à la Grande Ile, l'autre, de la Grande Ile à l'Ile aux Chats, à la tête des rapides. Ceci eut pour effet de hausser de quatre pieds le niveau du lac, et de causer des dommages sérieux le long du rivage, dommages qui ont depuis été payés par le gouvernement. Ces barrages ont aussi pour effet, au printemps, de repousser les eaux de la rivière Laguerre, lesquelles se répandent dans la campagne, couvrant une étendue d'environ 20.000 acres de terre cultivable.

Le but du canal est d'emmener ce surplus d'eau à la rivière Saint-Louis.

La dépense encourue, en 1904-05, pour examen, etc., a été de $548.29.

RUISSEAU LEBLANC.

Ruisseau LeBlanc est un petit village situé sur le côté nord de la Baie-des-Chaleurs, dans le comté de Bonaventure ; le village est construit à l'embouchure d'une petite rivière appelée Ruisseau LeBlanc.

Le 20 de mars 1902, la construction d'un brise-lames, sur le côté ouest de l'embouchure de la rivière, fut donnée à l'entreprise. Les travaux furent complétés au mois de novembre de la même année, au coût de $21,077.29.

Ce brise-lames a 500 pieds de long et 20 pieds de large, et est solidement construit en caissons à joints clos, remplis de lest de pierre.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, est de 7 pieds à l'eau basse des marées du printemps ; le tablier est à 7½ pieds au-dessus de l'eau haute des marées du printemps. Les grandes mers montent de 8 pieds.

En 1904-05, une somme de $300 a été dépensée pour réparations.

SAULT-MONTMORENCY.

Le Sault-Montmorency est situé à huit milles en aval de Québec.

Durant le dernier exercice financier, un mur de revêtement en caissons de bois, a été construit pour protéger le chemin contre l'action de la mer pendant les marées du printemps.

Ce mur a une hauteur de 8 pieds, une largeur de 10 et une longueur de 600 pieds. Pour compléter ce travail il serait nécessaire de construire, l'année prochaine, une longueur additionnelle de 600 pieds.

La dépense, en 1904-05, est de $6,508.82.

SHIGAWAKE.

Shigawake, est un village du comté de Bonaventure, situé sur la Baie-des-Chaleurs, environ huit milles au nord de Paspébiac. Population, environ 500 âmes.

En 1903, le ministère décida de construire un quai à cet endroit.

Le 23 de novembre 1903, M. François Skene fit don à la Couronne du terrain requis, environ 5000 pieds carrés.

En 1903-04, la somme de $2,818.02 fut dépensée pour acheter des matériaux.

Durant le dernier exercice financier, les travaux furent commencés.

La dépense, en 1904-05, a été de $1,781.46.

SOREL.

Sorel est une ville incorporée, située au confluent de la rivière Richelieu et du Saint-Laurent, à 45 milles de Montréal. Population, 7,000 âmes.

Aux mois de juin, la construction d'un quai à eau profonde fut donnée à l'entreprise, à M.M. McAuliff, Poupore, Malone et Weddell, pour la somme de $255,632.43.

Les travaux furent commencés immédiatement et en 1901-02, la dépense s'éleva à $94,612.32 ; en 1902-03, $132,661.81 ; en 1903-04, $44,224.75.

Durant l'été de 1904 ; le remplissage en terre fut nivelé et le sommet en partie fini en pierre concassée ; le tablier, sur les côtés du quai, fut posé, de même que des poteaux d'amarrage en fer, le long de la façade sur la rivière Richelieu. Aux mois de novembre et décembre, 450 verges cubes de pierre perdue furent déposées à l'angle intérieur nord-est du quai, comme protection contre les grosses mers.

Au mois d'avril 1905, le sommet en pierre concassée fut achevé ; du remplissage de terre fut aussi fait dans le triangle au bout du quai, près du quai de la Cie., Richelieu

L'ouvrage est maintenant complété.

Aux mois d'avril et mai 1905, nous avons fait une levée de plan de la rive du Saint-Laurent, en vue de la construction de nouvelles approches.

La dépense totale, en 1904-05, a été de $435.30.

SOREL—BRISE-GLACES.

De 1888 à 1892, le ministère construisit, à l'embouchure de la rivière Richelieu, cinq brise glaces, pour protéger les propriétés riveraines et les bâteaux qui hivernent à cet endroit.

En 1896-97, une somme de $443.53 fut dépeusée pour réparer et renforcer ces travaux qui avaient été endommagés le printemps précédent.

En 1898-99, la somme de $555.93 fut dépensée pour réparer les trois brise-glaces, en amont du pont du chemin de fer.

Des travaux de construction et de réparation ont été faits durant les années suivantes :—

En 1900-01	$8,111 66
1901-02	1,990 83
1903-04	2,280 59

En 1904-05, les deux brise-glaces, près de Saint-Joseph de Sorel, furent démolis jusqu'au niveau de l'eau basse, puis reconstruits et remplis de lest de pierre, au coût de $6,016.89.

SAINTE-ADELAÏDE DE PABOS.

Sainte-Adelaïde de Pabos, communément appelée Petit Pabos, est une paroisse importante du comté de Gaspé.

En 1888, un brise-lames fut construit dans le but de protéger les bateaux de pêche de la localité ; ce brise-lames a 200 pieds de long, 24 pieds de large à sa base et 18 pieds de large au sommet. La façade du large est construite à déclin de 1 dans 1 sur une hauteur de 6 pieds au sommet.

Afin d'empêcher la mer de déferler sur le brise-lames, des changements furent faits au sommet : la façade à déclin fut enlevée et un mur perpendiculaire fut construit a sa place, ce mur a 12 pieds de large et 9 pieds de haut, c'est-à-dire, 3 pieds au-dessus du sommet, et s'étend sur toute la longueur du brise-lames ; le sommet du nouveau travail est planchiéié en épinette de 6 pouces.

Sur une longueur de 20 pieds et une hauteur de 10, les pièces de parements qui étaient brisées furent remplacées par de nouvelles pièces ; du lest fut ajouté ou c'était nécessaire ; la façade extérieure fut lambrissée avec du bouleau de 6 pouces, et les angles du brise-lames furent renforcés par des bandes de fer de 14 pieds de long.

Durant la dernière partie de l'exercice financier de 1904-05, des matériaux ont été achetés pour construire un prolongement de 100 pieds et durant le mois de juin, la pile fut construite 7 pieds de haut et mise en place.

La dépense, en 1904-05, est de $1,326.78.

SAINT-ALEXIS DE GRANDE BAIE.

Saint-Alexis de Grande Baie est situé sur la rive nord de la Baie de Ha ! Ha !, sur la rivière Saguenay, à environ soixante et trois milles de l'embouchure de la rivière.

Afin d'accommoder le commerce toujours grandissant de cette localité et donner des facilités de débarquement aux bateaux à vapeur qui naviguent sur la rivière Saguenay, une somme de $4,000 fut votée à la session du parlement de 1898, pour la construction d'une pile isolée, à une courte distance de la rive. La pile est longue de 60 pieds, large de 30 et haute de 39 pieds, l'extrémité du large reposant dans 13 pieds d'eau, à marée basse, grandes mers, à une distance de 700 pieds de la rive.

La pile est construite en caissons de bois équarri, lestés de pierre et lambrissés avec de l'épinette rouge de 5 pouces.

En 1899-1900, deux piles, une de 80 pieds et l'autre de 68 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur et placées à 25 pieds de distance, furent construites et remplies de pierre, puis reliées par des travées. La pile extérieure fut lambrissée avec de l'épinette rouge, de 5 pouces, au coût de $3,999.00.

En 1900-1901, un prolongement de 250 pieds de long et 25 de large, a été construit en épinette rouge et en pin. Le tablier du prolongement est en madriers de 3 pouces.

La dépense de l'exercice financier a été de $4,016.63.

En 1901-02, quatre piles de 25 x 25 pieds remplies de pierres furent construites au sud de l'ouvrage commencé en 1898 ; ces piles sont distantes de 25 pieds, et réunies par des travées ; leur hauteur respective est de 21, 22 et 23 pieds.

La dépense durant l'exercice financier a été de $4,000.01.

En 1902-03, un prolongement, 150 pieds de long et 25 pieds de large fut ajouté au quai. Ce travail est en caissons à parements ouverts, les pièces de parements ont 11 x 11 pouces ; des défenses sont placées de 10 pieds en 10 pieds, le plancher est en madrier d'épinette rouge de 3 pouces, et l'ouvrage entier est rempli de lest.

La dépense durant l'exercice financier est de $3,994.71.

Durant le dernier exercice financier, 1903-04, cinq piles ont été construites à 25 pieds l'une de l'autre ; la pile, près du vieil ouvrage, a 20 pieds par 35 pieds avec un plan incliné, les quatre autres piles ont 20 x 25 pieds. Une partie de l'ouvrage construit

l'année précédente fut achevée ; les traversines et le tablier y furent posés. La travée et le tablier de la première pile furent achevés ; les traversines ont 10 x 12 pouces ; les quatre autres piles sont prêtes à recevoir les corbeaux et les tirants de traverses.

La dépense, durant l'exercice terminé le 30 juin 1904, est de $4,082.35.

Au mois de janvier 1905, un contrat fut passé pour compléter le quai. Les travaux furent commencés immédiatement et onze piles ont été construites, neuf de 20 x 25 pieds et deux de 25 x 30 pieds ; l'ouvrage n'est pas encore terminé.

Les grandes mers montent de 17 pieds, les mortes mers de 9 pieds.

La dépense, en 1904-05, a été de $5,627.23.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse de Bagotville est situé à la tête de la Baie de Ha ! Ha !, sur la rivière Saguenay, à 66 milles de l'embouchure de la rivière.

Avant la confédération les autorités municipales construisirent une jetée à cet endroit, au coût de $3,200. En 1876 le ministère construisit un prolongement, sur le côté sud de la jetée, 55 pieds de long et 26 de large, au coût de $3,084.34.

En 1881 la jetée fut renforcée et réparée au coût de $3,897.20.

En 1881-82, une section de la jetée, 278 pieds de long, qui avait été détruite par le feu jusqu'à la ligne de l'eau basse, fut reconstruite sur une hauteur moyenne de 10 pieds ; une grande partie du tablier fut renouvelée et d'autres réparations furent faites, au coût total de $2,204.59.

En 1882-83, on construisit, près de la jetée, une pile en caissons, remplis de lest de pierre, au coût de $4,307.40.

En 1883-84, cette pile fut achevée, au coût de $3,586.03.

En 1884-85, on exhaussa la jetée de 2 à 3 pieds sur sa longueur totale ; on construisit un plan incliné, et un entrepôt de 80 x 66 pieds. La dépense durant cet exercice financier fut de $4,680.55.

En 1887-88, le tablier de la jetée fut réparé au coût de $216.98.

En 1888-89, le tablier, sur une longueur de 300 pieds, fut renouvelé et un plan incliné fut construit au coût total de $1,024.54.

En 1889-90, le tablier, à l'extrémité du large, fut renouvelé et d'autres réparations furent faites au coût de $809.27.

En 1890-91, le tablier, sur les 200 pieds ouest, fut renouvelé et du lest fut déposé dans la jetée, au coût total de $1,000.

En 1893-94, une longueur de 260 pieds fut lambrissée avec de l'épinette rouge de 6 pouces, au coût de $1,200.

En 1896-97, un entrepôt, 30 x 45 pieds, fut construit sur le côté est de la jetée, les pièces de parements du plan incliné furent aussi renouvelées.

La dépense durant cet exercice fut de $487.78.

En 1898-99, on compléta le tablier sur une longueur de 275 pieds ; le côté nord-est de la jetée, sur une longueur de 275 pieds, fut lambrissé avec de l'épinette rouge de 5 pouces.

Les travaux furent faits à la journée au coût de $3,000.57.

En 1899-1900, les façades sud et nord, sur une longueur de 250 pieds, furent lambrissées avec de l'épinette rouge de 5 pouces, le tablier, sur la même distance, fut renouvelé au coût total de $548.

La jetée a 436 pieds de long, et 24 pieds de large, avec une pile extérieure de 50 pieds de long par 85 de large ; la profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, est de 18 pieds à l'eau basse des marées du printemps.

En 1902-03, des réparations furent faites au tablier, entrepôts et défenses ; un toit en tôle de fer fut posé sur l'entrepôt. La dépense s'est élevée à $1,500.

Durant le dernier exercice financier de 1903-04, une pile, 30 x 30 pieds, a été construite sur le côté ouest de la jetée ; cette pile est en caissons à parements ouverts, lambrissés avec du madrier de 3 pouces, munis de défenses, 8 x 10 pouces, à tous les 8 pieds et chargés de lest.

Les toîts en tôle de fer des entrepôts furent renouvelés ; une nouvelle salle d'attente, un nouvel entrepôt, une chambre particulière pour l'emmagasinage frigorifique du fromage furent construits et peinturés, et on commença à réparer le tablier de la jetée. Dépense, $2,449.21.

En 1904-05, une somme de $1,912.42 fut dépensée pour réparations aux traversines, tablier, bordage, défenses, etc.

Les grandes mers montent de 17 pieds, les mortes mers de 9 pieds.

SAINT-ANDRÉ DE KAMOURASKA.

Le village de Saint-André, dans le comté de Kamouraska, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, environ 15 milles à l'ouest de la Rivière-du-Loup, et 100 milles en aval de Québec.

L'endroit est quelque peu fréquenté en été ; il contient une fonderie et une manufacture considérable de moulins à battre le grain.

Les grandes mers montent de 15 pieds, les mortes-mers, de 12 pieds.

Le quai consiste en une levée en terre de 850 pieds de long sur une hauteur moyenne de 6 pieds, et 9 piles réunies par des travées de 30 pieds.

Durant les mois de septembre et octobre 1903, la levée conduisant au quai fut réparée et améliorée ; une longueur de 253 pieds fut mise en parfait état, au coût de $750.

Durant le mois de mai 1904, on commença la construction d'un prolongement au quai, 80 pieds de long par 26 de large. A la fin de l'exercice financier presque les trois quarts de la construction étaient achevés ; ce travail est en caissons à joints clos chargés de lest de pierre.

En 1904-05, le prolongement fut achevé et l'approche en terre réparée, sur une longueur de 200 pieds. Deux ouvertures de 25 pieds, entre les piles du large, furent fermées.

La dépense, en 1904-05, a été de $2,460.46.

SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

Sainte-Anne de la Pérade, comté de Champlain, se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, 53 milles en haut de Québec. La rivière Sainte-Anne, un des tributaires du Sainr-Laurent, passe au milieu du village.

A la session de 1894, une somme de $10,000 fut votée pour la protection du village, la municipalité ayant voté $5,000. Les travaux projetés furent exécutés durant l'hiver de 1895 et consistaient en cinq digues.

Les digues sont n° 1, 140 ; n° 2, 170 ; n° 3, 340, et n° 4, 435 pieds de longueur, respectivement ; la cinquième, près du pont du chemin de fer "Canadien Pacifique," est longue de 340 pieds et celle du petit chenal, sur la rive ouest de la rivière, a une longueur de 550 pieds.

Ces digues consistent en deux rangées de pilotis distantes de 10 pieds ; le tout rempli de broussailles et comblé de pierres.

Il faut remarquer que le sol où ces pieux seront enfoncés est un sable fin descendu par la rivière de l'éboulis de Saint-Albans, le lit de la rivière ayant été élevé de 6 pieds à Sainte-Anne.

Une somme de $14,906.05 fut dépensée durant l'année 1895.

Durant l'automne de 1895, on dut travailler à l'enlèvement des arbres, souches, etc., accumulés dans le petit chenal par suite de l'éboulis de Saint-Albans.

Durant l'hiver de 1896, la digue n° 1 a été reconstruite sur une longueur de 220 pieds, et la digue n° 5 réparée. Ces digues éprouvèrent beaucoup de dommages causés par la débâcle des glaces, en décembre 1895.

Pendant les mois de novembre et décembre 1900 et janvier 1901, des réparations furent faites aux digues nos 1 et 2, et un ouvrage en caissons en bois rond, avec une fondation en fascines, le tout chargé de pierre, fut construit sur une longueur de 400 pieds sur 10 pieds de large et 8 pieds de haut, à partir du pied de la digue n° 1 jusqu'au rivage.

Le but de ces travaux était de protéger les digues nos 1 et 2, qui étaient exposées à se faire emporter, ou du moins sérieusement endommager, par la crue des eaux ; vu qu'un affouillement de 60 pieds de large avait commencé à miner le pied de la digue n° 1, et de plus dans le but de prévenir un éboulis vis-à-vis les digues. Son utilité a été confirmée lors de la dernière crue des eaux, car il n'y a eu aucun dommage.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté $1,199.21.

En 1901-02, la somme de $2,997,17 fut dépensée ; $2,090.23 pour payer la balance due sur les travaux de l'année précédente, et $906.64 pour acheter de la pierre.

En 1902-03, de légères réparations furent faites, au coût de $48.

En 1903-4, une somme de $3,000 fut dépensée pour faire des travaux en pierre perdue et pour construire une digue en pierre sèche, 900 pieds de long, 4 pieds de haut, et 10 de large à la base et 4 au sommet. Un ponceau fut construit dans la digue de Saint-Ignace, pour permettre aux propriétaires riverains de prendre de l'eau dans la rivière.

En 1904-05, des réparations générales ont été faites, au coût de $1,997.77.

SAINTE-ANNE DE LA POCATIÈRE.

Le village de Sainte-Anne de la Pocatière, dans le comté de Kamouraska, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 74 milles en aval de Québec.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les mortes mers de 12 pieds.

La reconstruction du quai fut commencée en 1903-04, et terminée durant le dernier exercice financier. Le quai, emporté il y a deux ans par la glace, se composait de 12 piles et travées ; les piles, construites en caissons à parements ouverts, mesuraient 20 pieds par 20 pieds. Les piles neuves sont construites en caissons de bois équarri, 11 x 12 pouces, posés à joints clos.

Deux ouvertures, à l'extrémité extérieure du quai, furent fermées et les angles de toutes les piles furent bordés avec de l'épinette de 6 pouces. Un escalier a été construit sur le côté est, près du bout du large.

L'approche, construite en pierre et qui avait été détruite par la mer, fut reconstruite en caissons de cèdre, remplis de pierre et terre.

Les travaux furent achevés vers la fin de novembre 1904.

L'ouvrage a été fait à la journée, au coût de $4,582.42.

SAINTE-ANNE DES MONTS.

La rivière de Sainte-Anne des Monts se jette dans le Saint-Laurent, à l'ouest du village de Sainte-Anne des Monts, un des plus vieux et des plus importants établissements de la péninsule de Gaspé, environ à 100 milles de Petit Métis, la gare de chemin de fer la plus rapprochée.

Durant le dernier exercice financier, du bois a été acheté en vue de la construction de travaux de protection, à l'entrée de la rivière.

Dépense, en 1904-05, $1,820.67.

SAINTE-ANNE DE SOREL.

Le village de Sainte-Anne de Sorel, comté de Richelieu, se trouve à la tête du lac Saint-Pierre, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Durant les marées du printemps du Saint-Laurent, une partie considérable de la paroisse Sainte-Anne, et des îles vis-à-vis sont inondées. Afin d'empêcher la glace d'être emportée par l'eau haute jusqu'au dessus des terrains bas qui bordent la rivière, 10 brise-glaces furent construits entre 1881 et 1890, près du village ou dans son voisinage.

Construction.--Les deux premières piles furent construites en 1881-82 dans le chenal du Moine, l'un des chenaux du Saint-Laurent, à environ deux milles en bas du village

de Sainte-Anne. Elles avaient trente pieds carrés et répondirent parfaitement à l'objet que l'on avait eu en vue en les construisant. Le coût total en était de $1,957.97. A la fin de l'année 1882-83 on commença la construction de deux nouvelles piles additionnelles dans le même chenal. Elles furent achevées dans l'hiver de 1883-84 au coût de $3,536.38.

Une autre pile fut bâtie en 1885, à la tête du chenal du Moine, au coût de $1,176.53, et des réparations furent exécutées au montant de $7.20, dans les piles bâties en 1884. La sixième pile fut bâtie en 1886, au coût de $1,321.86, lequel montant comprenait aussi le coût des réparations faites aux piles construites en 1884.
Pour augmenter davantage la protection contre les poussées de la glace, une septième pile fut construite en 1887, à une courte distance au-dessous de celle bâtie en 1885; le coût en fut de $836.66. La huitième pile fut bâtie en 1888, sur la propriété de Bruno Péloquin, et l'une des piles construites en 1884 fut exhaussée de 3 pieds 4 pouces, au coût de $947.67.

En 1889, une autre pile fut construite à l'entrée du chenal du Moine, à environ 11½ milles au-dessous du village. Elle avait 30 pieds de long sur 24 de large et 21½ pieds de haut, et coûtait $2,708.28 En 1890, on se procura les matériaux nécessaires pour la construction d'une autre pile, vis-à-vis l'église, au coût de $2,497.11, et en 1891, la construction fut portée jusqu'à une hauteur de 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, au coût de $1,696.25. La pile mesure 60 pieds par 25 à la base et 56 pieds par 24 au sommet. Elle baigne dans 7 pieds d'eau et a une hauteur de 12 pieds. Durant l'année 1890, trois nouvelles piles furent bâties pour la protection des propriétés qui n'étaient pas protégées par les anciennes, et l'une de ces dernières fut réparée et renforcée. Les nouvelles piles mesurent 24 pieds par 20, et ont de 12 à 14 pieds de hauteur. Le coût total en est de $3,514 68.

En 1899, un petit quai fut construit à Saint-Anne de Sorel, 100 pieds de long, 14 pieds de large au sommet, et d'une hauteur variant de 2 à 7 pieds, au coût total de $1,596.87. La dépense totale en 1898-99 a été de $5,191.05,

En 1899-1900, une autre pile fut construite, au coût de 1009.19.

En 1900.01, la somme de $2,028.89 fut dépensée pour constructions et réparations.

En 1903-04, la pile, vis-à-vis la scierie Sheppard, fut réparée et exhaussée, au coût de $725.

A Sainte-Anne, une nouvelle pile fut construite sur la propriété de Damase Lavallée, une sur l'île du Moine, et une autre, dans les environs, fut réparée, au coût total de $3,793.38. Sur le côté ouest de la rivirre Richelieu une pile fut construite au coût de $2,997.92. Dépenses totales, en 1903-04, $7,834.13.

Durant l'hiver et l'automne de 1904-05, deux piles ont été construites sur l'Ile du Moine, et une autre à Sainte-Anne, au coût total de $8,881.04.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

La paroisse de Sainte-Anne du Saguenay, est située sur le côté nord de la rivière du Saguenay, à 72½ milles au-dessus de Tadousac, et vis-à-vis la ville de Chicoutimi. Sa population est d'au delà de 2,500 âmes. Outre l'église et le bureau de poste, la paroisse renferme sept magasins, quatre fromageries, un four à chaux, une briqueterie et une poterie. Le seul marché pour les produits de la ferme de cette section de la rive nord est Chicoutimi.

Les grandes mers montent de 17 pieds, les mortes-mers de 9 pieds.

Construction.—Dès 1879 le gouvernement fut sollicité de construire une jetée à cet endroit ; mais cette demande ne fut prise en considération qu'en 1888, alors qu'une partie du bois nécessaire fut acheté au coût de $2,100.

En 1889, l'ouvrage fut commencé sur la partie attenant au rivage, à la fin de l'exercice financier, une section de 77 pieds de long et 30 pieds de large avait été construite, au coût de $2,109.60. Cette section était en caissons à joints clos, remplis de lest de pierre.

En 1890, l'ouvrage fut prolongé de 87 pieds, sur une largeur de 27 pieds, au coût de $2,045.50; en 1891, un prolongement additionnel de 50 pieds fut construit au coût de $2,498.96.

En 1892, une tête de quai, 30 pieds de long, 60 pieds de large et 20 pieds de haut, fut construite à 250 pieds au large de l'ouvrage terminé l'année précédente. Le dépense durant l'exercice financier fut de $2,262.11.

En 1896, cette tête de quai fut exhaussée de 8½ pieds, et mise au même niveau que l'autre partie de l'ouvrage, c'est-à-dire, à 6 pieds au-dessus de l'eau haute des marées ordinaires du printemps.

En 1897, la somme de $5,575.25 fut dépensée pour compléter la jetée ; deux piles de 87½ pieds de long et 25 de large, placées à des intervalles de 25 pieds, furent construites entre la tête de quai et l'extrémité extérieure de l'approche.

En 1898, trois travées furent construites pour relier les piles à la tête du quai et à l'approche. Le coût de ces travées a été de $746.70.

La jetée a maintenant 494 pieds de long, 39 pieds de large sur les 95 premiers pieds de la section attenant au rivage, 27 pieds de large sur les 119 pieds suivant : 25 pieds de large sur les autres 250 pieds, et 60 pieds de large sur les 30 derniers pieds de l'extrémité du large. La hauteur, à l'extrémité du large, est de 28½ pieds, il y a 7½ pieds d'eau à l'eau basse des marées du printemps. Elle est solidement construite en caissons à joints clos, remplis de lest de pierre. En 1894, une somme de $99.30 fut dépensée pour enlever quelques cailloux des environs de la tête du quai.

Durant la saison de navigation un bateau à vapeur traverse, à toutes les heures, de Chicoutimi à Sainte-Anne.

En 1899, le tablier de cette section construite en 1888, fut renouvelé sur une longueur de 250 pieds ; les façades des piles construites en 1897, furent lambrissées, sur une longueur de 200 pieds, et des défenses furent placées aux angles. Le travail fut fait à la journée, au coût de $1,099.81.

En 1900, une somme de $1,499.99 fut dépensée pour lambrisser 110 pieds de la pile du large, avec de l'épinette rouge de 3 pouces.

En 1901, la somme de $2,507.36 fut dépensée pour renouveler le tablier, sur une longueur de 240 pieds et une largeur de 25 pieds. La façade supérieure fut lambrissée sur une longueur de 200 pieds, avec de l'épinette rouge de 6 pouces ; et un entrepôt, 45 x 30 pieds fut construit sur la jetée.

En 1901-02, une pile, 40 pieds de large et 27 pieds de haut, fut construite à l'extrémité est de la jetée ; cette pile est lambrissée avec de l'épinette rouge de 5 pouces. Le tablier de la jetée fut renouvelé sur une longueur de 200 pieds et une largeur de 27.

La dépense durant l'exercice financier est de $3,102.07.

En 1902-03, un plan incliné mobile fut construit, une salle d'attente fut en partie érigée et le tablier de la jetée fut réparé à plusieurs endroits.

La jetée, aujourd'hui, a 475 pieds de long, 30 pieds de large sur les 130 pieds attenant au rivage, 27 pieds sur les 325 pieds suivants, et 100 pieds sur les derniers 30 pieds ; sa hauteur à l'extrémité du large est de 28½ pieds, et la profondeur de l'eau est de 7½ pieds à l'eau basse des marées du printemps. Une aile, de 120 pieds de long et 32 pieds de large, a été construite sur le côté est de la jetée, près du rivage.

Durant l'exercice financier de 1903-04, l'entrepôt fut couvert en tôle de fer, la salle d'attente fut achevée, un entrepôt fut construit, et des réparations faites au tablier de la jetée, au coût total de $957.08.

En 1904-05, une pile, 20 x 20 pieds, fut construite sur le côté est du quai, à 22 pieds de la côte, à laquelle elle est réunie par une travée.

La pile, sur le côté ouest du quai, construite en 1901, a été réparée, nivelée, et les traversines et plancher renouvelés, où il était nécessaire. Sur le côté ouest du quai, un gros caillou a été enlevé au moyen de la mine.

Dépense totale, en 1904-05, $2,387.87.

SAINTE-BLAISE.

Le village de Sainte-Blaise, dans le comté de Saint-Jean, est situé sur la rivière Richelieu et sur l'embranchement de Grande Ligne du Grand-Tronc, à quatre milles de Saint-Jean.

Au mois de mai 1905, le ministère commença la construction d'un quai à cet endroit. L'ouvrage consiste à creuser, du chenal principal au rivage, une tranchée d'environ 1000 pieds de long, 50 pieds de large et à une profondeur de six pieds à l'eau extrême basse. Le long de cette tranchée, à partir du rivage, un rang de pilotis jointifs sera planté, 175 pieds de long avec une L au retour de 27 pieds ; ce pilotis formera la façade du quai. Le remplissage, en arrière, sera fait avec les matières enlevées du fond, et le côté d'amont sera protégé par un ouvrage en pierre perdues.

Au 30 de juin 1905, le pilotis avait été enfoncé et le remplissage était commencé.

La dépense, en 1904-05, a été de $2,610.01, non compris le coût du terrain.

SAINT-CHARLES-BORROMÉE.

Le village de Saint-Charles-Borromée est situé sur le côté nord de la Grande-Décharge du lac Saint-Jean, dans le comté de Chicoutimi, à 21 milles de la ville de Chicoutimi. Population environ 1000 âmes.

Durant l'exercice financier de 1904-05, du bois a été acheté en vue de la construction de deux quais, pour l'usage du travesrier de cet endroit. Dépenses $996.95.

SAINTE-ÉMÉLIE.

Le village de Sainte-Émélie, ou Leclercville, comté de Lotbinière, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, cinquante milles en amont de Québec. Le village est construit à l'embouchure de la Grande-Rivière du Chène, où il y a une scierie considérable.

En 1900-01, le ministère construisit un quai à cet endroit Ce quai consiste en une pile isolée, 53 pieds de long, 25 pieds de large et 19 pieds de haut, réunie au rivage par une approche mobile, construite en chevalets.

Durant le dernier exercice financier, des feuilles d'acier de $\frac{3}{8}$ de pouces furent posées sur la façade inclinée de la pile, sur le côté ouest.

Au printemps 1905, l'approche fut mise en place, l'entrepôt fut réparé et une salle d'attente construite.

Dépense totale, en 1904-05, $537.09.

SAINTE-FAMILLE (ILE D'ORLÉANS).

La paroisse de Sainte-Famille est située sur le côté nord de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency, environ 16 milles en aval de Québec.

Le prolongement du quai, commencé l'année dernière, fut complété à la fin de septembre 1904. Ce prolongement à 200 pieds de long, 30 pieds de large et 21 pieds de haut à l'extrémité extérieure.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $15,111.88.

SAINT-FÉLICIEN.

Le village de Saint-Félicien est situé dans le comté de Chicoutimi, sur la rivière Assametquagan, à 15 milles de Roberval sur le chemin de fer de Québec et Lac Saint-Jean. Il renferme une église catholique, 5 magasins, 1 hôtel et 4 moulins à farine et à scies. Population, 1,000.

Durant l'année 1895-96, un quai fut bâti pour accommoder le commerce local. Ce quai a 70 pieds de long sur 26 pieds de large et 22 pieds de haut à son extrémité extérieure ; les vaisseaux d'un tirant de 8 pieds peuvent y reposer à l'eau basse. Un entrepôt a été construit à l'extrémité du large.

Durant l'exercice 1899, une annexe de 90 pieds de long, parallèle au chenal, sur 40 pieds de large, fut construite à angle droit avec la quai à son extrémité extérieure.

En 1900 une somme de $100 fut dépensée pour réparations.

En 1902-03 quinze cailloux qui obstruaient le chenal furent enlevés, au coût de $302.94.

En 1903-04, nous avons dépensé une somme de $640.49 pour réparations, aux bordage, traversines, tablier et entrepôt.

En 1904-05, des cailloux qui obstruaient le chenal furent enlevés, au coût de $306.37.

SAINT-FIDÈLE.

Saint-Fidèle, comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 12 milles en aval de la Malbaie, (Murray Bay). Il n'y a pas de communications par chemin de fer, et, le commerce du village se fait par eau. Population, environ 1200 âmes.

Le 26 d'octobre 1904, la construction d'un quai, 180 pieds de long par 30 pieds de large, fut donné à l'entreprise, à M.M. Tremblay et Savard, pour la somme de $15,266.'

Au 30 de juin 1905, l'ouvrage était au tiers construit ; nous nous attendons à ce que le quai soit entièrement achevé vers le 1er d'octobre, 1905.

La dépense, en 1904-05, a été de $3,162.03.

SAINT-FRANÇOIS ILE D'ORLÉANS.

Saint-François est situé à l'extrémité d'aval de l'île d'Orléans, dans le comté de Montmorency.

Durant le dernier exercice financier, un petit chaland a été construit pour faire le service entre le rivage et la pile isolée; la propriété du gouvernement a aussi été clôturée.

Dépense totale, en 1904-05, $184.21.

SAINT-FRANÇOIS DE SALRS.

Saint-François de Sales, comté de Laval, est un village situé sur l'île Jésus, à un demi-mllle de Terrebonne, sur l'autre côté de la rivière Jésus. Population 850 âmes.

Au printemps de 1905, des matériaux furent achetés pour construire un quai à haut et bas niveaux.

Ce quai sera construit en aval et le long du vieux pont Masson, entre Terrebonne et Saint-François ; il mesurera 238 pieds de long à partir du chemin public.

Dépense totale, en 1904-05, $6,947.90.

SAINT-FULGENCE.

Saint-Fulgence (aussi appelé Ange-aux-Foins) est un petit village du comté de Chicoutimi, sur le côté nord de la rivière Saguenay, à dix milles en aval de Chicoutimi. On y trouve une église catholique, 4 magasins et 2 scieries.

Durant l'exercice financier de 1903-04, on a commencé la construction d'un quai à cet endroit; l'ouvrage consiste en une approche, 75 pieds de long, 22 pieds de large et 10 pieds de haut; une pile en caissons, 25 x 24 pieds, 14 pieds de haut, placée à 25 pieds de l'extrémité extérieure de l'approche.

L'ouvrage est construit en caissons de bois rond à parements ouverts, et sera plus tard lambrissé ; le tout est bien chargé de lest. Montant dépensé, $998.37.

En 1904-05, l'approche, la première pile et d'autres piles de 25 x 22 pieds furent complétées. Les traversines et corbeaux sont en bois de 12 x 12 pouces, les défenses en bois de 8 x 10 pouces, et le tablier en madrier d'épinette de 3 pouces. Au 30 de juin 1905, une longueur de 275 pieds était achevée, excepté le bordage.

Une autre pile a été commencée et construite, 14 pieds de haut,

Les grandes mers montent de 17 pieds, les mortes mers de 9 pieds.

SAINT-GÉDÉON.

Les îles de Saint-Gédéon, dans la paroisse de Saint-Gédéon, dans le comté de Chicoutimi, sont situées près du rivage sud-est du lac Saint-Jean, à 39 milles à l'ouest de Rober-

val. La paroisse possède une église catholique, plusieurs magasins, un bureau de poste, deux fromageries, deux scieries, un bureau de télégraphe et une station de chemin de fer. La population est d'environ 1,200 habitants.

Durant le dernier exercice financier, 1903-04, la somme de $1,982.19 a été dépensée pour acheter des matériaux, pour construire un quai à cet endroit.

Le 13 de juillet 1904, la construction de ce quai fut donnée à l'entreprise, au prix de $8,990.

L'ouvrage consiste en une culée, 20 pieds de long; sept piles, 20 x 20 pieds, construites à 25 pieds de distance ; et une tête de quai, 40 x 30 x 20 pieds, avec deux plans inclinés.

Au 30 de juin 1905, le quai fut terminé.

La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904-05, a été de $7,525.62.

La profondeur de l'eau, à l'extrémité extérieure du quai, est de 7 pieds.

Au printemps l'eau monte de 14 pieds.

SAINTE-GENEVIÈVE.

Sainte-Geneviève est un village incorporé du comté de Jacques-Cartier ; il est situé sur la rivière des Prairies, à trois milles de Beaconsfield, la gare du chemin de fer, et à cinq milles de la Pointe Claire. Le village contient une église catholique, un couvent, un collège commercial, deux hôtels, des beurreries et des fromageries. un bureau de télégraphe et quatorze magasins. Il y a d'excellentes sources d'eau minérales dans les environs. Population, 1,186 habitants.

Durant l'exercice financier de 1903-04, les réparations suivantes furent faites à la jetée de cet endroit : les deux rangs supérieurs des trois piles et de la culée furent renouvelés ; des pièces de bois de 12 x 12 pouces furent placées dans les piles, aux angles d'aval ; ces pièces de bois furent fixées à chaque pièce de parements au moyen de boulons filetés ; les longrines de bois furent remplacées par des pièces de fer en I de 18 pouces, avec trois rangs de tirants de fer entre elles, des pièces de fer en I de 6 pouces furent placées à tous les trois pieds et fixées aux pièces principales ; le plancher fut renouvelé en pin de 3 pouces ; posé diagonalement, et un garde-fous en fer posé sur les deux côtés de la jetée. Les travaux furent faits à la journée excepté l'ouvrage en fer fait et fourni par la "Phœnix Bridge Co., au coût total de $2,596.71

Au printemps de 1905, les façades inclinées des piles furent lambrissées à neuf puis recouvertes de feuilles d'acier de $\frac{1}{8}$ de pouce, au coût total de $2,227.93.

SAINT-GODEFROY DE NOUVELLE.

La paroisse de Saint-Godefroy de Nouvelle, dans le comté de Bonaventure, est située à la tête de la Baie-les-Chaleurs ; sa population, environ 2,500 habitants, s'occupe de pêche, culture et de commerce du bois.

La gare de cet endroit, sur le chemin de fer Atlantic & Lake Supérior, est connu sous le nom de 'La Nouvelle.'

Le ministère décida de construire un brise-lames à cet endroit et, le 31 de mai 1904, l'ouvrage fut donné à l'entreprise, au prix de $19,300.

Au 30 de juin 1905, le brise-lames et l'approche étaient construits.

Ce brise-lames mesure 650 pieds de long et 20 pieds de large ; il est construit en caissons avec superstructure continue.

Les grandes mers montent de 7 pieds. La dépense totale, en 1904-05, a été de $18,504.46.

SAINT-IGNACE DE LOYOLA.

Saint-Ignace de Loyola, comté de Berthier, est situé sur l'île du même nom, dans le Saint-Laurent, entre Berthier et Sorel, à l'entrée du lac Saint-Pierre. La population de l'île est d'environ 935 âmes.

Au printemps de 1905, une somme de $1,797.39 fut dépensée pour acheter des matériaux pour la construction d'un quai à Saint-Ignace et de deux brise-glaces sur l'Ile du Pads, vis-à-vis Saint-Ignace.

C'est l'intention du ministère de construire, 1° sur le terrain donné à la Couronne par la Fabrique de Saint-Ignace, un quai en pilotis d'une longueur de 49 pieds, d'une largeur de 33 pieds et d'une hauteur de 16 pieds, reposant dans 8 pieds d'eau, au niveau de l'eau basse.

2° Deux brise-glaces à l'extrémité d'amont de l'Ile du Pads, construits en pierre et recouverts de béton Arnie.

SAINT-IRÉNÉE.

Le village de Saint-Irénée, comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 78 milles en aval de Québec et six milles à l'ouest de la Malbaie ou Murray Bay.

Durant le dernier exercice financier, un plan incliné mobile a été construit, et le quai a été nivelé. Nous avons aussi posé quelques pilotis additionnels dans la tête du quai, pour l'empêcher de baisser.

La dépense totale, en 1904-05, a été de $907.97.

SAINT-JEAN (ILE D'ORLÉANS).

Saint-Jean, comté de Montmorency, est situé sur le côté sud de l'île d'Orléans, 16 milles en aval de Québec,

En 1904-05, le tablier du quai fut renouvelé et environ un tiers du quai lambrissé avec du bois dur; six poteaux d'amarrage furent posés et les bâtisses réparées.

La dépense totale, en 1904.05, a été de $956.79.

SAINT-JEAN DES CHAILLONS.

Le village de Saint-Jean des Chaillons, comté de Lotbinière, est situé sur le Saint-Laurent, cinquante-sept milles en amont de Québec. La population du village et de la paroisse est d'environ 1000 âmes.

Au mois de septembre 1904, la construction d'un quai à cet endroit fut donnée à l'entreprise à M. Chs. Pagé, au prix de $33,233.75.

Vu les délais apportés dans le transfert du terrain, les travaux n'étaient pas encore commencés au 30 de juin 1905.

Nous avons dépensé en 1904-05, pour plans, annonces, etc., la somme de $893.20.

SAINT-JEAN PORT-JOLI

Le village de Saint-Jean Port-Joli, dans le comté de l'Islet, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 60 milles en amont de Québec.

Les grandes mers montent de 21 pieds, les mortes mers de 13 pieds.

Durant l'exercice financier de 1904-05, un prolongement a été construit au quai, 50 pieds de long, 38 pieds de large et 30 pieds de haut, bâti en caissons à joints clos, remplis de lest de pierre.

Le quai a maintenant une longueur totale de 504 pieds, et, la profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, est de six pieds et demi aux marées basses du printemps. Les 180 pieds attenants au rivage sont construits en piles et travées, 18 pieds de large; la section du centre, 174 pieds de long, en caissons à parements ouverts, et la tête du quai 150 pieds de long, en caissons à joints clos.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, a été de $5,999.59.

Les travaux ont été faits à la journée pendant les mois d'octobre, mai et juin.

SAINT-JÉROME.

Saint-Jérôme, comté de Chicoutimi, est un village situé sur la rive sud-est du lac Saint-Jean, 24 milles à l'est de Roberval. Il y a une église, un bureau de poste et de télégraphe, et une station de chemin de fer; dans la paroisse on trouve plusieurs magasins, 3 fromageries et deux scieries.

Le quai, construit en 1899-1900, consiste en une approche, 75 pieds de long, 25 pieds de large et 15 pieds de haut, chargée de lest, sable, etc. : deux piles, 75 pieds de long et 25 pieds de large, unies par des travées de 25 pieds. Sa longueur totale est de 275 pieds ; un tablier a été construit sur toute sa longueur.

La dépense a été de $4,999.28.

Durant l'exercice financier de 1900-01, un prolongement de 400 pieds de long, 25 pieds de large et 24 pieds de haut fut commencé.

Dépense : $6,933.30.

En 1901-02, le prolongement fut complété au coût de $1,999.97.

En 1602-03, une pile, 60 pieds de long, 25 pieds de large et 27 pieds de haut, fut construite dans 7 pieds d'eau, à 110 pieds du quai actuel ; l'intention était de relier cette pile au quai par deux autres piles et travées. Cette pile a été construite avec un plan incliné ; elle est bordée en bois dur de 8 pouces, et chargée de lest de pierre.

Là dépense a été de $2,595.20.

Durant l'exercice financier de 1903-04, deux piles en caissons ont été construites dans l'espace entre la pile du large et le quai ; les corbeaux et les longrines de deux travées ont été posés et recouverts d'un tablier en bois de 3 pouces. Dépense, $2,146.64.

En 1904-05, les traversines furent posées, le tablier achevé et le bordage des côtés commencé.

La dépense durant le dernier exercice financier s'est élevée à $727.73.

SAINT-JEAN.

Estacades sur la rivière Richelieu.

Dans le but de donner tout l'avantage possible aux bateaux qui passent sous le pont-levis du chemin de fer Vermont Central, à Saint-Jean, dans le comté de Saint-Jean et d'Iberville, une estacade a été construite.

Cette estacade a 350 pieds de long et 4 pieds de large ; elle est attachée à des piliers de six pilotis chacun, plantés à une profondeur de 15 pieds à tous les 50 pieds, sauf le pilier, en haut du courant, qui est formé de dix pilotis, et est en outre protégé contre les glaces par une plaque d'acier de 6 x 6 pieds par 7-16 de pouce. Les pilotis de chaque pilier sont fixés ensemble par des boulons à vis.

L'estacade flotte dans neuf pieds d'eau au niveau de l'extrême eau basse, et dans 14 pieds au niveau de l'eau très haute.

L'estacade est construite avec des pièces de pruche de 12 x 12 pouces ; les pilotis sont en bois rond de pin et de chêne, de 14 pouces de diamètre au gros bout.

L'ouvrage, fait à la journée, fut commencé en novembre 1900 et, terminé en avril 1901 au prix de $1,504.45. L'estacade n'a pas été avariée par la glace au printemps dernier et a donné une satisfaction générale à la navigation.

Au printemps de 1904, le pilier d'amont et deux autres piliers intermédiaires ont été brisés par la glace, et l'estacade endommagée. Le pilier d'amont fut remplacé par une pile en caissons à joints clos ; les deux autres piliers furent reconstruits et l'estacade lambrissée avec du bois de 3 pouces. Les travaux ont été faits à la journée, au coût de $1,259.88. Une somme additionnelle de $206.64, a aussi été dépensée pour autres réparations.

SAINT-LAURENT (ILE D'ORLÉANS).

Saint-Laurent, dans le comté de Montmorency, est situé sur le côté sud de l'île d'Orléans, 10 milles en aval de Québec. Cet endroit est beaucoup fréquenté en été.

En 1904-05, le tiers du tablier du quai fut renouvelé et trois nouvelles défenses posées, au coût total de $891.92.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Bellechasse, 15 milles en aval de Québec. C'est un village pittoresque et une place d'eau

assez fréquentée. Un petit bateau à vapeur, le "Champion", fait un service quotidien entre ce village et Québec.

Les grandes mers montent de 21 pieds, les mers-mortes, de 13 pieds.

Durant le dernier exercice financier, la pile de l'extrémité extérieure du quai qui avait tassé de deux pieds et demi fut exhaussée et nivelée. Du pilotis jointif fut posé le long des façades ouest, nord et est, solidement fixé aux pièces de parement avec des boulons filetés.

Avant de poser le pilotis, le lest fut sorti du quai, le plancher du fond fut enlevé et le lest remis dans le quai. La superstucture fut nivelée.

L'entrepôt fut replacé et réparé.

Le bois pour le pilotis jointif fut acheté et payé l'année précédente, et la somme de $1,548.66, dépensée durant le dernier exercice financier a été pour payer la main d'œuvre.

Le quai est maintenant en parfait état.

SAINT-ROCH DES AULNAIS.

Le village de Saint-Roch des Aulnais, dans le comté de l'Islet, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 66 milles en aval de Québec.

Les grandes mers montent de 21 pieds, les mortes-mers de 13 pieds.

En 1904-05, la tête du quai fut élargie au moyen d'une pile, 50 x 20 pieds, construite sur le côté nord.

Une section de l'approche, 300 pieds delong, fut exhaussée de deux pieds et demi avec de la pierre et du gravier.

La dépense, en 1904-05, a été de $2,499.99.

SAINT-SIMÉON.

Le village de Saint-Siméon, dans le comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, 107 milles en aval de Québec. Le commerce de cet endroit est très florissant.

Le 28 d'octobre 1904, le ministère donna à l'entreprise la construction d'une approche, entre le rivage et la pile isolée, construite une dizaine d'années passées. L'ouvrage est construit en caissons à joints clos et mesure 425 pieds de long et 30 pieds de large. Prix du contrat, $19,062.67.

Ce travail sera d'un grand bénéfice aux habitants du village et des environs.

Au 30 de juin 1905, environ la moitié de l'ouvrage était fait, et nous nous attendons à ce que le quai soit complété au 1er de septembre 1905.

La dépense, en 1904 05, a été de $3,088.59.

TERREBONNE.

Terrebonne est une ville incorporée du comté de Terrebonne, située sur la rivière Jésus, une branche de la rivière Ottawa, et sur la voie du Pacifique Canadien, 16 milles au nord de Montréal. Population, 1,822 âmes.

Le ministère décida de construire un quai à cet endroit, semblable à celui de Saint-François de Sales, de l'autre côté de la rivière, et au mois de juin 1905, des matériaux de construction furent achetés pour la somme de $6,946.44.

Les travaux commenceront l'année prochaine. Le quai sera construit en aval et le long du vieux pont Masson, sur le terrain donné à la Couronne par la municipalité. La longueur totale sera de 229 à partir du chemin public. La partie à haut niveau sera construite en béton armé, et se composera de trois piles, placées à 40 pieds de distance.

La partie à bas niveau, de la même longueur que l'autre, sera construite en caissons de bois, chargés de lest de pierre.

TROIS-RIVIÈRES.

La ville de Trois-Rivières est construite sur la rive nord du Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, soixante et quatorze milles en aval de Montréal, et soixante et huit milles en amont de Québec. Population, 10,000 âmes.

Au mois de juin 1902, le ministère donna à l'entreprise, à M. Randolph MacDonald, la construction d'une jetée à eau profonde, d'une façade totale de 1,968 pieds avec retour de 24 pieds. Le contrat comprend la construction d'un brise-glace, 50 x 100 pieds et 53 pieds de haut. Prix du contrat, $280,500.

En 1902-03, la dépense fut de $49,914.21 ; en 1903-04, $49,179.03.

Durant l'exercice financier de 1904-05, les pilotis d'ancrage furent posés sur une longueur de 1,392 pieds ; des pilotis ronds, de 45 pieds, sur une longueur de 900 pieds ; des pilotis équarris, sur une longueur de 618 pieds ; des pilotis jointifs, sur une longueur de 438 pieds ; et 3,327 verges cubes de pierre et 13,495 verges cubes de remplissage de terre furent déposées dans l'ouvrage.

La dépense, en 1904-05, a été de $39,201.35.

TOULADIE (RIVIÈRE).

La rivière Touladie est un des plus beaux tributaires du lac Témiscouata; ses eaux poissonneuses et ses territoires de chasse attirent chaque année un grand nombre de sportsmen.

D'immenses quantités de billes descendent cette rivière, des lacs supérieurs au lac Témiscouata, et, dans le but de diminuer la pente des rapides et permettre de monter à la cordelle les bateaux, le ministère a fait un arrangement avec M.M. Fraser et Fils, Cabano, pour la construction d'un barrage à travers la rivière Touladie, à environ un demi-mille en aval du lac Touladie.

Ce barrage a 365 pieds de long, 26 pieds de large à la base et 14 pieds de haut ; il y a quatre portes de pertuis de 12 pieds de large, et un déversoir de 3 pieds de haut et 100 pieds de long, pour écouler le surplus d'eau pendant les crues du printemps.

Les travaux ont été complétés au mois d'octobre 1904.

Le montant payé à M.M. Fraser et Fils, a été de $2,500.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles, comté de Témiscouata, est un village important situé sur la voie ferrée de l'Intercolonial, à 25 milles en bas de la Rivière-du-Loup. C'est un centre prospère, les terrains avoisinants sont très fertiles. Le long de la rivière Trois-Pistoles sont construites plusieurs grandes scieries et une usine pour la préparation de la pâte à papier (pulpe de bois).

Les grandes mers montent de 18 pieds, les mortes-mers de 10 pieds.

Le havre est exposé aux vents du nord et du nord-est, et depuis longtemps les navigateurs se plaignaient du manque d'abri nécessaire pour leurs vaisseaux ; en conséquence on décida de construire un brise-lames en travers de l'entrée du havre. Au mois de moi 1904, les travaux furent commencés. Ce brise-lames, construit en caissons, aura 250 pieds de long, 20 pieds de large à sa base, et 14 pieds de haut ; les côtés seront construits à déclin de 1 dans 12 ; il sera construit sur un haut-fonds, à l'entrée du havre, et aura 2 pieds au-dessus de l'eau la plus haute.

Durant l'exercice financier de 1904-05, les travaux ont été continués, et étaient presque terminés au 30 de juin 1905.

La dépense totale, en 1904-05, a été de $3,742.32.

VERCHÈRES.

Le village de Verchères, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, le long de la voie ferrée du " South Shore ", à vingt-et-un milles au nord-est de Montréal. Population, 1,689 âmes.

La société de navigation "Richelieu & Ontario Navigation Co.," possède à cet endroit un petit quai, mais, comme ce quai est la propriété de la société et que de plus il est trop petit pour le commerce de l'endroit, le ministère décida de construire une jetée.

Les travaux, commencés au mois de novembre 1903, furent suspendus pendant l'hiver, pour reprendre au mois de mai 1904 ; au mois de juin 1904, une somme de $5,228 avait été dépensée.

Cette jetée se compose d'une tête de quai en pilotis, 96½ pieds de long et 40 pieds et 4 pouces de large ; une approche en pilotis, 224 pieds de long et 20 pieds de large ; et une levée de pierre, 300 pieds de long, 20 pieds de large sur le sommet, et dont les côtés sont talutés de 1 dans 1.

Les travaux ont été complétés durant l'exercice financier de 1904-05, au coût de $3,010.69.

L'ouvrage a été fait à la journée. Ce quai a été transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries, durant le dernier exercice financier.

VILLE-MARIE (BAIE DES PÈRES).

Ville-Marie, dans le comté de Pontiac, est un centre agricole important situé sur la Baie des Pères, sur le lac Témiscamingue.

Les bateaux qui font le service sur le lac arrêtent à cet endroit, et c'est le seul moyen de transport à la disposition des habitants, vu le manque de communications par chemin de fer.

En 1887, le ministère acheta le quai du chemin de fer "Lake Temiscamingue Colonization & Railway Co.", pour la somme de $3,000, (voir A. C. n° 83568).

Le quai consistait en une approche de quelques 400 pieds de long et 16 pieds de large, et d'une tête de quai, 26 pieds par 43 pieds au sommet ; le tout construit en caissons à parements ouverts avec tablier à 15 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse.

En 1892, la somme de $68.12 fut dépensée pour réparations.

En 1895, le quai fut entièrement réparé, au coût de $945.63, et en 1896, $25.65 furent dépensées pour menues réparations. La tête du quai a depuis été considérablement agrandie par les personnes intéressées dans la navigation.

A sa session de 1903, le parlement vota un crédit de $2,500 pour réparer le quai, mais rien ne fut fait vu les demandes pour la construction d'un quai à un autre endroit, lequel, après examen, fut trouvé impropice.

Durant l'exercice financier de 1904-05, la somme de $160.43 a été payée à MM. Lumsden et Cie pour réparations faites au quai depuis 1896 à 1904. Des réparations urgentes furent faites au coût de $356.23.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, a été de $516.66.

La dépense totale, au 30 juin 1905, est de $4,556.06.

PROVINCE D'ONTARIO.

Allandale, un faubourg de Barrie, est situé sur la baie Kempenfeldt, un bras du lac Simcœ, à 66 milles au nord-ouest de Toronto.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $2,500 pour construire un quai et faire du creusage à cet endroit ; le 22 de juillet ordre fut donné de commencer les travaux.

L'ouvrage consiste en une approche en pierre de 270 pieds de long, et une pile du large, 100 pieds de long, construite avec fondations en caissons de bois et superstructure en béton.

Les travaux commencèrent le 13 d'octobre, suspendus le 26 de novembre ; ils furent repris le 20 de mars.

Dépense encourue en 1904-05 : –

Main-d'œuvre et surintendance	$1,443 00
Matériaux	1,157 00
	$2,600 00

AMHERSTBURG.

Amherstburg, canton de Malden, dans le comté d'Essex, est situé sur le côté est de la rivière Détroit, environ 5 milles du lac Erié et 18 milles au sud de Windsor, auquel il est relié par un tramway électrique. Population 2,500 âmes.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $2,000 pour enlever les gros cailloux aux abords du chenal principal des docks ; ces cailloux seront utilisés dans les travaux de protection, le long de la rivière.

Les travaux commencèrent le 20 de septembre, et furent suspendus le 19 de novembre 1904.

La dépense, en 1904-05, a été de $4,271.22.

BARRY'S BAY.

Barry's Bay, (Baie de Barry), dans le comté de Renfrew-Sud, est située sur la rivière Madawaska, et sur la voie ferrée du Grand-Tronc. La découverte, à cet endroit, de riches dépôts de corundophyllite à créé un trafic considérable.

A sa session de 1904, le parlement vota un crédit de $4,500 pour la construction d'un quai à cet endroit ; un montant additionnel de $256, fut obtenu l'année suivante.

L'ouvrage fut donné à l'entreprise, au mois d'août 1904, au prix de $4,433. Les travaux, commencés au mois de septembre 1904, furent complétés en novembre de la même année. Le quai est construit en caissons à joints clos, et mesure 25 pieds de large par 100 pieds de long ; la profondeur de l'eau est de 3½ pieds, à l'eau basse. Une approche pour les voitures et une autre pour le chemin de fer ont été construites.

Un montant additionnel de $115.64 a été payé à l'entrepreneur pour construire un plan incliné, un débarcadère temporaire et prolonger le tablier. La somme de $257, a été dépensée pour inspection etc.

Au printemps de 1905, l'approche des voitures fut endommagée par la crue des eaux, et une somme de $51.75 fut dépensée pour réparer les dommages.

La dépense totale, en 1904-05, a été de $4,770.74.

BAYFIELD.

Le village de Bayfield, dans le comté de Huron, est situé sur le côté est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Bayfield, douze milles au sud de Goderich.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $3,200 pour réparer la jetée nord et l'approche. Au mois d'août 1904, ordre fut donné de faire les travaux à la journée. Le creusage fut donné à la 'Marlton Dredging Co.' de Goderich. Le dragueur de la compagnie travailla 330 heures, du 15 août au 14 octobre 1904, et enleva 20,400 verges cubes de glaise dure, gravier et sable.

Les réparations aux jetées consistaient à reconstruire, à partir de l'eau basse, la superstructure de la jetée nord sur une longueur d'environ 200 pieds ; à refaire une partie du mur intérieur et à poser du lest dans la jetée sud.

Du creusage a été fait à l'entrée du havre, entre les jetées.

La dépense, en 1904-05, a été comme suit :—

Main d'œuvre et surintendance....................	$ 108.58
Matériaux....................................	213.67
Creusage, y compris salaire de l'inspecteur............	2,828.88
Total.............................	$ 3,151.13

BAYVILLE.

Bayville est un petit village d'environ 200 âmes, situé sur la branche sud de la rivière Muskoka, dans le district de Muskoka, à 16 milles à l'est de Bracebridge, la gare de chemin de fer la plus rapprochée.

A sa dernière session, le parlement vota une somme de $1,200 pour la construction d'un quai en pilotis à cet endroit ; le 26 de septembre ordre fut donné de construire un quai de $900 sur le côté ouest de la rivière, et un autre de $300, sur le côté ouest. Les travaux, sur le côté ouest de la rivière, commencèrent le 6 octobre, et furent suspendus, pour la saison d'hiver, le 8 de décembre 1904.

Les travaux consistent en un quai en pilotis, 75 pieds de long et 25 pieds de large, sur le côté ouest, et un quai de 20 par 30 pieds, sur le côté est.

La dépense totale, durant le dernier exercice financier, a été de $1,219.33.

BEAVERTON.

Beaverton est un village prospère de même qu'une place d'eau, situé sur la rive est du lac Simcœ, dans le comté d'Ontario, à 72 milles au nord de Toronto. La population est d'environ 1,000 âmes. Il se trouve sur l'embranchement de Midland du chemin de fer du Grand Tronc, et sur l'embranchement du chemin de fer de la Baie James.

A sa dernière session, le parlement vota une somme de $11,000 pour creuser le havre et construire des ouvrages de protection en pilotis.

L'ouvrage commença le 9 d'octobre 1904, et au 30 de juin 1905, les travaux suivants étaient faits :—

Deux cents cinquante pieds d'ouvrage en pilotis avaient été construits, à l'extrémité extérieure du brise-lames, sur le côté nord du havre.

Les pilotis de support, pour le lambrissage en pilotis jointif, avaient été posés sur les deux côtés de la rivière, sur une longueur de 160 pieds. Du lest de pierre avait été posé dans les ouvertures du quai, sur le côté sud de l'entrée de la rivière.

Vu la dureté du fond de la rivière, il a été trouvé nécessaire d'attendre que le creu sage soit fait avant de poser le pilotis jointif.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, est de $2,975.46.

BELL RIVER.

Bell-River est situé sur la rive sud du lac Sainte-Claire, sur l'embranchement London et Windsor du chemin de fer du Grand Tronc, à 93 milles de London et 17 milles de Windsor. La population, environ 1,000 âmes, en majeure partie d'origine française, s'occupe surtout d'agriculture.

A sa dernière session, le Parlement vota une somme de $7,900 pour faire des réparations, pour construire des ouvrages en pilotis jointif et pour creuser à l'entrée de la rivière.

Le 22 de juillet, des instructions furent données de renouveler le pilotis jointif, sur le côté ouest de l'entrée de la rivière ; ce travail fut terminé le 17 de novembre 1904. Le 4 de février 1905, des instructions furent données de construire du pilotis jointif sur le côté est de l'entrée de la rivière, pour protéger le rivage et la chaussée. Les travaux furent commencés le 11 de février, et complétés le 7 de mai 1905.

Le total de l'ouvrage fait consiste en 266 pieds de construction en pilotis jointif de 7 pouces, sur le côté ouest de l'entrée de la rivière, et 145 pieds d'ouvrage semblable sur le côté est.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05 est :—

Main d'œuvre et surintendance	$ 653 52
Matériaux, bois, etc	1,759 76
	2,413 28

RIVIÈRE BLANCHE.

La tivière Blanche se jette dans le lac Témiscamingue, à l'ouest de la frontière de Québec. Elle est navigable jusqu'à Fomstown, à 26 milles de son embouchure. Sa largeur moyenne est d'environ 150 pieds, et sa profondeur 10 pieds. Elle coule à travers

un terrain glaiseux mêlé de lits de sable inclinant vers la rivière. Les éboulis ont tellement obstrué la rivière que des travaux considérables sont nécessaires pour rétablir la navigation et rendre aux colons leur seule voie de transport.

A sa session de 1904, le parlement vota une somme de $7,000, pour commencer les travaux. Durant la saison de navigation de 1904, les eaux du lac Témiscamingue ayant demeuré à un niveau comparativement très haut, le travail ne fut pas commencé.

Au 30 de juin 1905, la somme de $131.30 avait été dépensée en travaux préliminaires, pour la construction d'un bateau arrache-souche, (snay boat).

BLIND RIVER.

Blind-River est un village situé sur le chenal nord du lac Huron, dans le district d'Algoma. C'est un point d'arrêt du chemin de fer du Pacifique Canadien. Il se fait à cet endroit un commerce considérable de bois.

A sa dernière session, le parlement vota une somme de $7,000 pour compléter le quai et pour creuser un chenal, et $1,600 pour construire un entrepôt de 40 par 75 pieds. Le 23 de juin et le 10 de septembre, des instructions furent données de faire ces travaux.

Entrepôt.—L'ouvrage fut commencé le 6 de juillet, et le 30 de septembre la bâtisse était achevée. Il est entré dans ce travail 32,632 pieds, m.p. de pin ; 34,000 bardeaux ; 1,576 lbs. de fer et 350 briques.

Creusage.—Le creusage du chenal fut commencé le 29 de juin et terminé le 5 de novembre 1904 Le dragueur a travaillé pendant 1,164 heures, et a enlevé 39,269 verges cubes de matières au coût de $9,212.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05 est de $11,203.71.

BOWMANVILLE.

Bowmanville, ou Port-Darlington, est situé sur la rive nord du lac Ontario, dans le comté de Durham, à 43 milles de Toronto par la voie ferrée du Grand-Tronc, sur la division de Toronto-Montréal. Population, 3,500 habitants.

A sa dernière session, le Parlement vota une somme de $2,600 pour réparer le brise-lames à cet endroit.

Le 22 de juillet, ordre fut donné de faire les travaux à la journée ; l'ouvrage commença le 13 de septembre et fut suspendu le 21 du même mois, à cause du mauvais temps ; il recommença le 8 de mai, et au 30 de juin était complété.

La dépense durant le dernier exercice financier est :—

Main-d'œuvre et surintendance	$ 511 75
Matériaux	2,088 25
	$2,600 00

BRACEBRIDGE.

Bracebridge est situé sur la branche nord de la rivière Muskoka, dans le district de Muskoka, à 125 milles au nord de Toronto, par chemin de fer.

A sa dernière session, le Parlement vota une somme de $5,800 pour construire un quai à cet endroit, et le 20 d'octobre ordre fut donné de faire les travaux.

Le 31 d'octobre, le travail fut donné à l'entreprise, à John Baker, de Bracebridge, pour la somme de $8,200 Ce quai est construit en caissons et mesure 150 pieds de long par 20 pieds de large ; l'espace, entre le quai et le rivage, est rempli de pierre, formant une levée de 150 pieds de long.

Les travaux furent commencés le 28 octobre, et complétés le 24 de juin 1905.

La dépense totale durant le dernier exercice est de $6,960.91.

BRONTE.

Bronte est un village du comté de Halton, sur la rive nord du lac Ontario, à 27 milles au sud-ouest de Toronto.

A sa dernière session, le Parlement vota une somme de $3,000, pour compléter les réparations des jetées de cet endroit ; le 10 septembre ordre fut donné de dépenser $2,000, et le 19 d'octobre, $1,000. Les travaux furent commencés le 22 de septembre, suspendus le 29 de novembre ; ils recommencèrent le 8 avril pour se terminer le 30 juin.

Deux piles, 50 pieds de long, 24 pieds de large et 16 pieds de haut, furent construits à l'extrémité de la jetée de l'est ; une pile, 40 pieds de long, 16 pieds de large et 10 pieds de haut, à l'extrémité de la jetée ouest ; et la superstructure de la jetée de l'est à l'extrémité intérieure fut reconstruite sur une longueur de 114 pieds et une hauteur de 2 pieds.

La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904-05 est de $3,532.81.

BURKE'S FALLS.

Burke's Falls est un village de 650 âmes situé dans le canton d'Armour, dans le district de Muskoka, sur le chemin de fer du Grand-Tronc, 56 milles au sud de North Bay.

Le 15 de mai 1905, instruction fut donnée de dépenser $35, pour peinturer l'entrepôt, et l'ouvrage fut donné à Adrien Baillod, pour ce montant.

L'ouvrage fut complété le 27 de juin.

BURLEIGH FALLS.

Burleigh Falls est une place d'eau située à la tête du lac Stoney, dans le comté de Peterboro.

A sa dernière session, le Parlement vota une somme de $1,200 pour construire un quai à cet endroit ; le 10 de septembre instruction fut donnée de faire les travaux. Le 1er de mai une dépense extra de $200 fut autorisée.

L'ouvrage consiste en un quai en piles et travées, 130 pieds de long. Les travaux furent commencés le 28 de septembre, le 7 de janvier ils furent suspendus pour l'hiver ; ils furent repris le 1er de mai et complétés le 8 du même mois,

La dépense totale durant l'exercice financier de 1904-05, est :

Main-d'œuvre et surintendance	$656.76
Matériaux	788.65
	$1,445.41

BURLINGTON CHANNEL.

Burlington Channel, dans le comté de Wentworth, est simplement un chenal ou canal ouvert à travers une pièce de terre basse qui sépare le lac Ontario d'une grande nappe d'eau profonde, appelée la baie de Burlington. Ce chenal permet aux vaisseaux de se rendre aux quais de la cité de Hamilton. Les deux côtés de ce canal sont bordés de quais.

Le Parlement à sa dernière session, vota une somme de $23,000, pour compléter les améliorations et réparations aux travaux de cet endroit.

Le 19 octobre 1901, un contrat fut passé avec James Clark, de Goderich, pour reconstruire la superstructure de l'extrémité ouest de la jetée sud et pour poser des pilotis jointifs le long de la façade des deux jetées, sur le chenal. Prix du contrat, $96,700. Les travaux furent achevés le 1er de décembre 1904.

Le personnel du pont tournant a été employé du 1er de juillet au 20 décembre 1904, date de la clôture de la navigation, et reprit le travail au 1er avril 1905.

Le 14 de septembre 1904, une dépense de $650, fut autorisée pour réparations ; le 19 d'octobre, $2,700 pour réparations à l'extrémité de la jetée sud, dans le lac; le 13 de

septembre, une dépense fut aussi autorisée pour construire une pile au débarcadère du traversier, et le 19 de septembre, ordre fut donné d'acheter 4,000 verges cubes de pierre.

Les réparations suivantes furent faites, savoir :—construire une pile au vieux débarcadère du traversier ; du remplissage de pierre entre le pilotis jointif et la vieille jetée, et réparer l'extrémité est de la jetée sud. Dépense totale, en 1904-05, $31,005.28.

CAP CROKER.

Cap Croker est une bourgade sauvage sur le côté ouest de la Baie Georgienne, à 15 milles au nord-ouest de Wiarton.

A sa dernière session, le parlement vota une somme de $2,400 pour construire à cet endroit un quai de 247 pieds de long. Le 3 de février instructions furent données d'exécuter les travaux. L'ouvrage commença le 28 de mars et fut complété le 6 de juillet. La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $2,340.70.

COBOURG.

Cobourg est une ville incorporée, située dans le comté de Northumberland, sur la rive nord du lac Ontario, sur la voie du Grand Tronc, 92 milles ouest-sud de Kingston et 69 milles au nord-est de Toronto. C'est un port d'entrée. Il y a plusieurs manufactures, moulins, fonderies, brasseries, etc. Population, 4,239 habitants.

Le parlement, à sa dernière session, vota une somme de $3,000 pour réparations au quai de cet endroit. Le 15 de juin, des instructions furent données d'exécuter le travail. Les travaux commencèrent le 17 de juin 1905, et furent terminés le 30 du même mois.

La dépense totale, en 1904-05, a été :—

Main-d'œuvre et surintendance	$ 131 50
Matériaux	2,868 50
	$3,000 00

COLCHESTER.

Colchester est un village d'environ 200 âmes, situé sur le côté nord du lac Erié, dans le canton de Colchester, dans le comté d'Essex, environ quatre milles au sud de Harrow, le point le plus rapproché sur le chemin de fer Père Marquette. C'est le centre d'un district agricole important.

A sa dernière session, le Parlement vota une somme de $1,200 pour construire une jetée a cet endroit. L'approche de la jetée servira de protection au rivage contre l'action des eaux.

Le 11 de mai, instructions furent données d'exécuter ce travail, mais, vu l'impossibilité de se procurer un contre-maître compétent, rien n'a été fait avant la fin de l'exercice financier.

COLLINGWOOD.

Collingwood est situé sur le côté sud de la Baie-Georgienne, dans le canton de Nottawasaga, comté de Simcoe, à 94 milles de Toronto par voie ferrée. C'est à cet endroit que les chemins de fer Northern et Hamilton et North-Western ont leurs termini. L'industrie de la construction des navires de toutes sortes s'y fait sur une grande échelle, ainsi que le commerce de grain et de bois ; c'est le port d'où partent les steamers pour Owen-Sound, Sault Sainte-Marie, Parry-Sound, etc. La population est de 5,000 habitants.

Tel qu'il est présentement constitué, le port de Collingwood est vaste et commode, étant protégé au nord et à l'est par d'immenses brise-lames.

Le Parlement, à sa dernière session, vota un crédit de $40,000 pour foire des travaux d'amélioration dans le havre de cet endroit. Le 4 de septembre 1903 instructions furent données d'employer les dragueurs de M. C. S. Boone pour faire le creusage. Les

travaux commencèrent le 1er de juillet pour se terminer le 3 de décembre. Le dragueur travailla 1,488½ heures, et enleva 28,781 verges cubes de roc, 12,068 verges cubes de galet et 108 v. c. de vase. Un travail spécial occupa le dragueur pendant 130½ heures, durant quoi il enleva 2,703 v. c. de roc.

Un contrat a été passé avec J. D. Conroy, de Peterboro, pour la reconstruction et le prolongement du quai de la municipalité. Jusqu'à présent les travaux n'ont pas encore été commencés.

La dépense totale, durant l'exercice financier du 1904-05, a été de $97,214.05.

CORNWALL.

Cornwall, le chef-lieu des comtés unis de Stormont, Dundas et Glengarry, est situé à l'entrée du canal Cornwall, sur la rivière Saint-Laurent, sur le chemin de fer du Grand Tronc, 66 milles au sud-ouest de Montréal, et 105 milles à l'est de Kingston. C'est un port d'entrée. Le canal fournit d'excellents pouvoirs hydrauliques dont nombre d'industries importantes ont pris avantage ; parmi ces industries on compte deux filatures de coton, deux filatures de laine, deux moulins à farine, une scierie, et trois manufactures de portes, chassis, etc. Population, 6,704 habitants

En 1902-03, le quai d'amont "Up River Wharf", situé sur le terrain de la Couronne, vis-à-vis du pont du canal, au pied de la rue Augustus, sur la rivière Saint-Laurent, fut défait jusqu'à un pied au-dessous de l'eau la plus basse, et reconstruit 5 pieds de haut et 10 pieds de large, sur une longueur de 152 pieds ; à l'extrémité d'aval, un prolongement, 75 pieds de long, 10 pieds de large et 13 pieds de haut, fut construit dans 8 pieds d'eau, à l'eau la plus basse ; le tout a été chargé de lest de pierre.

Le quai est parallèle au rivage et a une longueur totale de 227 pieds et une hauteur de 13 pieds, et repose dans 9 pieds d'eau, à l'eau basse ; un brise-glace a été construit à son extrémité d'amont. La façade extérieure est construite en bois équarri, posé à joints clos, 12 x 12 pouces, avec déclin de 1 dans 12. Les angles sont protégés par des feuilles d'acier de ⅝ de pouce d'épaisseur. Le sommet, le long de la façade extérieure est couvert d'un tablier en bois d'une largeur de 12 pieds, le reste, entre le tablier et le rivage, est rempli de terre recouverte de gravier.

Un entrepôt 12 x 18 pieds, a été construit sur le quai et le chemin conduisant au quai a été amélioré et mis en bon état.

Du creusage a été fait en avant du quai sur une longueur de 300 pieds, une largeur de 24 pieds et à une profondeur de 4 pieds.

Les travaux faits à la journée, furent commencés au mois de mai et terminés au mois de juin 1903. Coût de la construction $3,841.92 : coût du creusage, $960 ; coût total, $4,801.92,

Au commencement du printemps 1905, le quai qui avait été endommagé par la glace fut réparé ; quelques pièces de couronnement et trois rangs du parement d'aval furent renouvelés, au coût de $88.07. Le quai est à présent en bon état.

CUMBERLAND.

Le village de Cumberland, dans le comté de Russell, est situé à 20 milles en aval d'Ottawa et à deux milles au sud de la jonction Buckingham, sur la voie du Pacifique Canadien.

A sa session de 1904, le parlement vota un crédit de $7,000 pour construire un quai à cet endroit.

L'ouvrage fut donné à l'entreprise le 31 de mai 1901, pour la somme de $6,275. Les travaux préliminaires furent commencés en septembre 1904, et le quai complété au mois de mars 1905. La dépense pour surintendance a été de $369.

Ce quai est construit à deux niveaux et mesure 30 pieds par 90 pieds ; il a deux approches de 18 pieds de large, mesurant 20 pieds et 178 pieds de long, respectivement. L'ouvrage est en caissons à joints clos.

Le tablier à haut niveau est à 15 pieds au-dessus de l'eau basse, alors qu'il y a une profondeur minimum de 8 pieds.

Le 30 juin 1905, une somme de $421.77 avait été dépensée pour construire deux plans inclinés et pour acheter des matériaux pour la construction d'un entrepôt.

La dépense, en 1904-05, a été de $7,298.50.

DEPOT HARBOUR.

Depot Harbour est situé sur la côte nord-est de la baie Georgienne, dans le district de Muskoka, 60 milles au nord de Collingwood, et trois milles par eau, de Parry Sound. C'est le terminus du chemin de fer Canada Atlantic, récemment acheté par la Compagnie du Grand Tronc ; c'est un point de transbordement du grain venant de l'ouest. (Pour détails voir rapport de 1903-04.)

Au mois de mai 1902, un contrat fut passé avec MM. Davis, Haney et Miller pour la construction d'un prolongement au quai de l'élévateur, vers l'île Supply, et pour la construction d'une jetée, à l'intérieur du havre.

Au 30 de juin 1905, le prolongement, 525 de long et 80 pieds de large, était complété, et peu de travail restait à faire à la jetée, laquelle a 500 pieds de long, y compris l'approche, et 150 pieds de large ; elle a depuis été achevée.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, a été de $99,110.34.

DUNNVILLE.

Dunnville est une petite ville prospère située sur la Grande Rivière, à 5 milles du lac Erié, et sur la voie du Grand Tronc. Population, environ 2,000 âmes.

Le creusage qui a été fait à l'entrée de la rivière, à Port Maitland et à Dunnville, permet aux vaisseaux de remonter la rivière jusqu'au quai de la ville.

Le dragueur de C. S. Boone a été engagé, par intervalles, durant les mois de juillet, août et septembre, à creuser dans la crique Sunfish un chenal d'environ 45 pieds de large et 1,200 pieds de long, afin de permettre aux égouts de la ville de se décharger dans la rivière.

La dépense est entrée, dans le rapport du comptable, sous le nom de Grand River.

ECHO BAY.

Echo Bay est un petit village situé sur l'embranchement du Sault du Pacifique Canadien, à environ 18 milles à l'est du Sault Sainte-Marie.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $5,000 pour construire un quai à cet endroit.

Des plans et devis furent préparés pour une approche en maçonnerie sèche, 1,280 pieds de long, et pour un quai en pilotis 789 pieds de long.

L'ouvrage fut donné à l'entreprise à Wm Birmingham pour la somme de $17,450.

Le 18 de février, ordre fut donné de changer l'approche en maçonnerie sèche pour un ouvrage en pilotis pour la somme additionnelle de $7,000.

Les travaux ont été commencés le 6 de janvier et ne sont pas encore terminés.

La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904-05, a été de $5,015.25.

GODERICH.

Goderich est situé sur le lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, dans le comté de Huron, environ 68 milles de Sarnia et 62 milles de London. C'est le terminus des embranchements de "Buffalo et Goderich" du Grand Tronc, et de "Guelph et Goderich" du Pacifique Canadien. Population environ 5,500.

Au mois d'août 1904, la construction d'un brise-lames, 500 pieds de long et 35 pieds de large, fut donnée à l'entreprise à MM. Battle et Conlon, pour la somme de $74,000. Ce brise-lames est construit en caissons à joints clos, chargés de lest de pierre ; la superstructure, qui s'élève jusqu'à 8 pieds au dessus de l'eau basse, est construite en béton, l'intérieur rempli de pierre ; des murs transversaux sont placés à tous les 20 pieds.

Les travaux ont été commencés le 9 de janvier 1905, et le 30 de juin de la même année, environ la moitié de l'ouvrage a été construit, au coût de $38,945.

Le parlement, à sa dernière session, vota un crédit de $20,000, pour réparer les jetées et creuser le havre.

Les réparations aux jetées ont été faites à la journée ; l'ouvrage consistait à reconstruire 1,013 pieds de la superstructure de la jetée nord, sur une hauteur de 6 pieds, et à réparer le tablier de la jetée sud.

Du 5 août au 28 de novembre, du creusage fut fait entre les jetées et dans le havre intérieur. L'ouvrage fut fait par la " Marlton Dredging Company," de Goderich, à raison de $8 de l'heure. Le dragueur travailla 375 heures et enleva 24,532 verges cubes de terre.

Du 6 au 24 de juin, le dragueur de la " Marlton Dredging Company " enleva 21,-376 verges cubes de glaise, gravier et sable.

La dépense totale, durant l'exercice financier de 1904-05, est de $35,147.32, y compris $2,502.66 pour creusage.

GORE'S LANDING.

Gore's Landing est un petit village d'environ 100 habitants, situé dans le comté de Northumberland sur le côté sud du lac Rice, à 12 milles de Cobourg.

Le Parlement, à sa dernière session, vota un crédit de $1,000, pour réparer le quai de cet endroit. Le 15 de juin ordre fut donné d'exécuter le travail.

La dépense durant l'exercice financier est comme suit :—

Main d'œuvre et surintendance	$115 00
Matériaux	884 88
	999 88

GRAND BEND.

Grand Bend est situé sur le bord du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Sauble, environ à 15 milles d'Exter, la gare la plus rapprochée, sur l'embranchement de Wiarton, Grey et Bruce du Grand Tronc.

Le 26 de mars 1904, un contrat fut passé avec feu John D. Warwick, de Brockville, pour la construction d'un quai à cet endroit, pour la somme de $21,388. Les travaux commencèrent vers la mi-avril 1905, et au 30 de juin de la même année, un peu plus que la moitié de l'ouvrage était construit.

Ce quai, lorsque complété, aura 548 pieds de long et 20 pieds de large, y compris une approche en pierre de 100 pieds. Il sera en caissons à joints clos, avec superstructure continue, et le tablier sera à 6 pieds au-dessus de l'eau basse. Ce travail sera d'une grande valeur commerciale et fera de cet endroit un havre de refuge.

Au mois d'avril 1905, un contrat fut passé avec feu John D. Warwick pour creuser un chenal de 50 pieds de large, à l'entrée de la rivière Sauble. Au 30 de juin, le creusage n'était pas encore commencé.

La dépense totale durant l'exercice financier de 1904-05, est de $11,378.00.

HAILEYBURY.

Le village de Haileybury est situé sur le côté ouest du lac Témiscamingue, c'est le premier port rencontré sur le chemin de fer Témiscamingue & North Ontario, à 180 milles de North-Bay. Il est à cinq milles de Cobalt, le centre d'un district minier important.

En 1900-01, le ministère commença la construction d'un quai à cet endroit, et dépensa une somme de $2,000.22. En 1901-02, aucuns travaux importants furent faits, et seulement $84.50 furent dépensées.

En 1902-03, les travaux furent repris, et la somme de $3,573.88 dépensée.

En 1903-04, une tête de quai fut construite, 40 par 60 pieds, en caissons à parements ouverts et chargés de lest de pierre. Le sommet de cette pile est à 7 pieds au-dessus de l'eau la plus basse. L'approche en pierre, laquelle a 516 pieds de long et 16 pieds de large au sommet, fut augmentée mais non complétée à sa hauteur entière. La dépense en 1903-04, fut de $6,895.41.

En 1904-05, l'approche fut complétée à sa hauteur entière sur 85 pour 100 de sa longueur, et constuite 9 pieds de haut sur les 75 pieds du large. Nous avons cru préférable de ne pas placer un trop grand poids sur les fondations de cette section, vu qu'il s'est déjà produit un tassement à cet endroit. La tête du quai a été prolongée et mesure maintenant, 111 pieds de long et de 20 à 50 pieds de large ; elle a aussi été exhaussée jusqu'à 10½ au-dessus de l'eau la plus basse. La dépense, en 1904-05, est de $6,008.74.

HAMILTON.

La ville de Hamilton est située sur le côté sud de la baie de Burlington, un bras du lac Ontario. Population 50,000 âmes.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $30,000 pour améliorations au havre de cet endroit.

Des plans et devis ont été préparés pour la construction d'un mur de revêtement de 1855 pieds de long, pour être construit dans le havre et à l'extrémité nord de la ville de la rue Sainte-Catherine à la rue Wentworth. Ce mur se composera d'une double rangée de pilotis en fer, remplie de pierres perdues et couverte de brique. Ces travaux sont évalués à $116,000.

HILTON.

Hilton est un petit village situé sur l'île Saint-Joseph, dans le chenal nord de la baie Georgienne.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $600 pour réparer le quai de cet endroit, et le 10 de septembre, des instructions furent données d'exécuter les travaux.

L'ouvrage commencé le 18 avril, était terminé au 30 de juin 1905.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, a été :—

Main d'œuvre et surintendance	$232.31
Matériaux	364.95
	$597.26

HOLLAND (rivière).

La rivière Holland est située dans le canton de Gwillinsbury-Ouest ; elle sépare les comtés de York et de Simcœ, et se jette dans la baie Cook, un bras du lac Simcœ.

Le 11 d'octobre dernier, instructions furent données de dépenser une somme de $600 pour réparer le quai de cet endroit. Les travaux commencèrent le 25 d'octobre, et furent complétés le 16 de novembre 1904.

La dépense a été comme suit :—

Main-d'œuvre et surintendance	$314.12
Matériaux	198.36
	$512.48

HONORA.

Le village de Honora est situé sur le côté est de l'île Manitoulin, dans le district d'Algoma, à 13 milles de Little Current.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $6,400 pour compléter le quai de cet endroit.

Le 22 de février 1904, l'ouvrage fut donné à l'entreprise à MM. Kastner et Porter, de Wiarton, pour la somme de $7,900. Les travaux furent complétés au mois d'août 1905.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, a été de $8,074.

HUNTSVILLE.

Huntsville, une petite ville d'environ 1,500 âmes, est située sur la division nord du Grand Tronc, a 145 milles au nord de Toronto.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $500 pour construire une approche au quai de cet endroit ; le 10 de septembre, instructions furent données d'exécuter les travaux.

L'ouvrage commença le 1er de septembre, et fut terminé le 4 de novembre.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, est comme suit :—

Main d'œuvre et surintendance	$208 25
Matériaux	281 65
	$489 90

KINCARDINE.

Kincardine, dans le comté de Huron, est situé à l'embouchure de la rivière Pene tangore qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au sud de Southampton. C'est le terminus de la division Wellington, Grey et Bruce du chemin de fer du Grand Tronc. On y trouve des dépôts de sel considérables. Population, environ 2800. A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $1,000, pour réparer les jetées, etc., de cet endroit. Le 22 de juillet 1904, ordre fut donné d'exécuter les travaux, à la journée.

Les réparations consistaient à reconstruire environ 100 pieds du parapet du quai sud, 8 pieds de haut ; à poser 1,095 pieds de moises de chêne et de cèdre sur les quais sud et est du bassin, et à refaire du tablier.

Les travaux furent achevés le 27 d'octobre 1904.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, a été comme suit :—

Main d'œuvre et surintendance	$448 94
Matériaux	550 76
Total	$999 70

LAKEPORT.

Lakeport (le port de Colborne) est situé sur le côté nord du lac Ontario, quatorze milles à l'est de Cobourg, dans la division Ouest de Northumberland.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $2,300, pour réparer le quai de cet endroit ; le 15 de septembre, ordre fut donné d'exécuter les travaux.

L'ouvrage, commencé le 18 de juillet, fut suspendu le 26 de novembre pour la saison d'hiver, et recommença le 12 de juin pour se terminer le 30 du même mois.

La dépense totale, en 1904-05, est comme suit :—

Main d'œuvre et surintendance	$1,848 51
Matériaux	651 00
	$2,499 51

LEAMINGTON.

Leamington est un village prospère situé sur les bords du lac Erié, dans le comté d'Essex, environ vingt-sept milles à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit, sur le chemin de fer de Père Marquette. Population, environ 1,500 âmes.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $4,200 pour réparer le quai et construire un entrepôt. Le 10 de septembre 1904, ordre fut donné d'exécuter les travaux, Les matériaux furent achetés et l'ouvrage commença le 24 d'octobre 1904. Les travaux furent suspendus le 5 de novembre pour reprendre vers la mi-avril ; au 30 de juin 1905, ils n'étaient pas encore complétés.

Les réparations faites consistaient à poser 240 pieds courants de pilotis jointifs, 30 pieds de long et 8 pouces d'épais, le long de la façade du quai vers l'extrémité du large ; poser 220 pieds de moises de 9 x 12 pouces, et 45½ cordes de remplissage en pierre. L'entrepôt, 15 x 50 pieds, fut aussi en partie construit.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, a été de $4,134.43.

LION'S-HEAD.

Lions-Head, un village de 500 âmes, est situé sur le côté ouest de la baie Georgienne, 22 milles au nord de Wiarton, dans le canton d'Eastnor.

Le 3 d'octobre 1904, ordre tut donné de dépenser une somme de $500 pour réparer le quai, endommagé par le feu.

Les travaux commencèrent le 17 d'octobre, et furent complétés le 3 de novembre.

Dépense totale en 1904-05 :—

Main d'œuvre et surintendance	$140 00
Matériaux	381 00
	$521 00

L'ORIGNAL.

Le village de L'Orignal, dans le comté de Prescott, est situé sur le côté sud de la rivière Ottawa. De l'autre côté de la rivière, à trois milles de distance, se trouve située la gare de Calumet, sur le chemin de fer Pacifique Canadien, 66 milles à l'ouest de Montréal. Le village de L'Orignal contient les édifices publics du comté, quatre églises, un bureau de télégraphe, plusieurs agences d'assurances, scieries, magasins, etc. Population, 1.000 âmes.

Le quai de cet endroit est le plus important entre Ottawa et Grenville ; c'est le seul endroit où l'on puisse débarquer les passagers et marchandises en destination du village.

La construction de ce quai fut commencée sous le contrôle d'une commission, et, avant l'Union, en 1841, avait une longueur totale de 534 pieds. En 1876-77, il fut jugé nécessaire de le prolonger de 800 pieds, ce qui lui donnait une longueur totale de 1,334 pieds, y compris la pile du large qui a 30 pieds de long par 120 pieds de large. L'approche fut construite 22 pieds de large et est formée de piles de 10x22 pieds, réunies par des travées d'une longueur moyennu de 34 pieds. Les travaux furent faits par la municipalité, et le gouvernement provincial contribua pour une somme de $2,000.

Au printemps de 1884, la superstructure fut emportée par la glace ; elle fut reconstruite par le ministère en 1884, 1885 et 1886, au coût de $7,266.49. La municipalité, en 1884, contribua $1,000 pour les réparations. Le coût du creusage fait par le dragueur *Nipissing*, en 1884 et 1885, est inclus dans la dépense ci-haut mentionnée.

En 1896-97, le quai fut examiné au coût de $191.15. L'approche fut trouvée dans un très mauvais état, et il fut décidé de la reconstruire sur toute sa longueur, 1,323 pieds, c'est-à-dire du rivage à la pile de tête. Au mois de juin 1897, l'ouvrage fut donné à l'entreprise à J. N. Munroe et W. Murray pour la somme de $13,417.12. Les travaux sous contrat consistaient : 1° Une levée en pierre et terre, 623 pieds de long et 25 pieds de large au sommet, avec côtés construits à déclin de 1 dans 1 et 19¼ au-dessus de l'eau très basse ; 2° Une approche en chevalets, 700 pieds de long et 20 pieds de large, avec tablier en bois de 4 pouces.

Les travaux furent complétés en 1899, et dans cette même année des réparations furent faites à la tête du quai. Elle fut reconstruite sur une hauteur de 19 pieds ; un entrepôt, 40x20 pieds, et une salle d'attente de 20x16 pieds furent construits sur le quai, ainsi qu'une chaussée de 700 pieds de long, faite en madriers de 3 pouces, et le gardefou fut peinturé.

Dépense totale en 1898 et 1899, $19,859.39.

En 1900, quelques légères réparations furent failes au coût de $59.95.

Au mois d'avril 1904, le tablier de l'approche en chevalets, 700 pieds de long, fut doublé avec du pin de 3 pouces ; le toit de l'entrepôt réparé, et la levée en pierre nivelée avec du gravier ; le tout au coût de $974.52.

Au mois de février 1905, des pilotis et des moises, endommagés par la glace, furent réparés au coût de $43.78.

McCRAKEN'S LANDING.

McCraken's Landing est situé sur le côté sud du lac Stony, dans le comté de Peterborough, à 12 milles au nord-est de Lakefield, sur le canal de Trent.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $900, pour faire des travaux d'amélioration, à cet endroit. Le 10 de septembre, ordre fut donné de commencer les travaux.

L'ouvrage commença le 1er de novembre, fut suspendu le 18 du même mois, pour recommencer le 12 de janvier, et être complété le 31 de ce mois.

Une pile additionnelle, 15 pieds par 40 pieds par 11 pieds, a été construite.

Dépense en 1904-05 :—

Main-d'œuvre et surintendance	$296 86
Matériaux	485 01
	$781 87

MALLORYTOWN.

Mallorytown est un village situé sur la voie du Grand Tronc, 14 milles à l'ouest de Brockville, dans le comté de Leeds.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $3,300 pour construire un quai et faire du creusage à cet endroit.

Le 10 de septembre, ordre fut donné de commencer les travaux.

Le quai, à cet endroit, semble avoir été construit par le ministère de l'Intérieur, mais, à cause de l'eau haute, il n'y a pas moyen de se rendre à l'île Bridge, sur laquelle est construit le quai.

Le 31 d'octobre, ordre fut donné de dépenser $1,000, pour construire une approche.

Les travaux furent commencés le premier de décembre, et terminés le 31 de mars suivant.

Le 17 d'avril, une dépense additionnelle de $500 fut autorisée pour compléter l'approche.

Dépenses totales en 1904-05 :—

Main-d'œuvre et surintendance	$857 00
Matériaux	142 04
	$999 04

MEAFORD.

Meaford est une ville incorporée dans le comté de Grey, située sur le côté ouest de a baie Georgienne, à 18 milles à l'ouest de Collingwood, et à 20 milles à l'est de Owen-Sound. C'est le terminus de la division nord du Grand-Tronc. La population est de 2,500 habitants.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $22,000 pour la construction d'une nouvelle jetée, et un autre crédit de $3,000 pour réparations aux ouvrages actuels.

Le 22 de juillet, ordre fut donné de commencer les réparations. Les travaux furent commencés le 14 de septembre, et au 30 de juin 1905, étaient achevés. Ils consistaient à reconstruire la superstructure du vieux brise-lames sur une longueur de 140 pieds, une largeur de 19 pieds et 6 pouces, et une hauteur de 4 pieds et 4 pouces.

Le 23 d'août 1904, la construction de la nouvelle jetée fut donnée à l'entreprise, à M.M. Gastner et Porter, de Wiarton, pour la somme de $59,800.

Les travaux ont été commencés le 6 avril 1905.

La dépense totale, en 1904-05, est de $20,505.81.

MIDLAND.

Midland, dans le comté de Simcoe, est le terminus de la division Midland du Grand Tronc, sur la baie Georgienne. La population est d'environ 3,500.

De grandes quantités de bois sont expédiées de ce port et la compagnie de chemin de fer y possède deux grands élévateurs à grain. Durant les deux dernières années, la Canada Iron and Furnace Company a érigé à cet endroit des fonderies et des hauts-fourneaux.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $16,000 pour améliorations au havre de cet endroit.

Le dragueur de la Société de dragage de Owen Sound (Owen Sound Dredging Company) continua a creuser dans le havre, près de l'Esplanade Ce dragueur travailla du 1er de juillet au 3 décembre, et du 8 de mai au 30 de juin, c'est-à-dire, 2,059 heures, et il enleva 65,112 verges cubes de déblais.

Une pointe de roc faisant projection sous le quai de l'Esplanade, fut enlevée au moyen de la mine, au coût de $947.90.

La construction des deux quais, donnée à l'entreprise en 1903, à Angus A. McDonald, pour la somme de $19,492, fut achevée le 12 d'octobre 1904.

La dépense totale, en 1904-05, est de $38,099.37.

NEWCASTLE.

Newcastle est située dans le comté de Durham, sur la rive nord du lac Ontario, 47 milles à l'est de Toronto. On y trouve des filatures de laine, une tannerie et une manufacture d'instruments agricoles.

Population, environ 1,000 habitants.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $7,000 pour réparations aux travaux du havre de cet endroit. Le 7 juillet, ordre fut donné de faire les travaux à la journée.

L'ouvrage, commencé le 1er d'août 1904, était complété le 19 de juin 1905.

Les travaux consistaient à construire une pile, 30 x 30 pieds, à l'extrémité sud du brise-lames ; reconstruire 250 pieds de caissons, 15 pieds de large, à l'extrémité nord du brise-lames, et poser 525 pieds de pilotis jointif.

Dépense en 1904-05 :—

Main d'œuvre et surintendance	$1,075.25
Matériaux	5,924.75
	$7,000,00

OAKVILLE.

Oakville, un village d'environ 500 âmes, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 12 milles à l'ouest de Toronto, dans le comté de Halton.

Le 15 de septembre dernier, une dépense de $850 fut autorisée pour construire une petite pile, 40 x 20 x 8 pieds, et une approche entre la jetée de l'est et le rivage.

Les travaux, commencés le 14 d'octobre 1904, étaient complétés le 26 de juin 1905.

La dépense, en 1904-05, est de $781.48.

OLIPHANT.

Oliphant est un district, ou bureau de poste, sur le lac Huron, dans le comté de Bruce, à l'extrémité sud de ce qui est connu sous le nom de Péninsule de Bruce, et à

huit milles de Wiarton. C'est le principal point de communication entre la terre ferme et les îles adjacentes.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $1,000 pour construire un quai à cet endroit. Le 10 de septembre, ordre fut donné de faire faire les travaux à la journée. On se procura les matériaux nécessaires, et l'ouvrage fut commencé le 14 de novembre 1904, pour se terminer le 28 de juin 1905.

Le quai, tel que construit, a 600 pieds de long ; les 540 premiers pieds sont en maçonnerie sèche avec sommet fini en gravier ; le bout du large est en caissons, remplis de lest de pierre, et couverts avec de la planche de 2 pouces. L'extrémité intérieure du caissonnage a 40 pieds de long par 12 pieds de large, et l'extrémité extérieure forme un T, 20 pieds par 20 pieds.

Dépense en 1904-05 :—

Main-d'œuvre et surintendance	$893 12
Matériaux	83 06
	$976 18

OSHAWA.

Oshawa est une petite ville située sur le côté nord du lac Ontario, dans le comté d'Ontario, sur la voie principale du Grand-Tronc, 34 milles à l'est de Toronto.

Le 10 de septembre, une dépense de $700 fut autorisée pour réparer les entrepôts, à cet endroit.

Les travaux furent commencés le 10 de mai, et terminés le 24 de juin 1905.

Dépense en 1904-05 :—

Main-d'œuvre et surintendance	$198 85
Matériaux	501 15
	$700 00

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham qui se jette dans Owen-Sound, un bras de la Baie-Georgienne. La ville est le centre d'un district agricole très étendu ; c'est le terminus de la voie du Grand Tronc, division de la Baie-Georgienne et du lac Erié ; c'est aussi le terminus du Pacifique Canadien, division de Toronto, Grey et Bruce. Les steamers de plusieurs sociétés de navigation font escale à cet endroit. Population, 9,500 habitants.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $25,400 pour creuser dans le havre et construire un ouvrage de protection en pilotis.

Le 11 de mai, ordre fut donné de faire faire le creusage, et le 10 de septembre, de dépenser une somme de $2,000 pour poser des pilotis de support additionnels sur le côté ouest du havre.

Le creusage fut commencé le 1er de juillet, suspendu le 10 de décembre ; il recommença le 18 de mai pour se terminer le 28 de juin. Le dragueur travailla durant 1,969½ heures et enleva 180,525 verges cubes de déblais.

Quatre-vingts pilotis additionnels furent posés en arrière de l'ouvrage en pilotis sur le côté ouest du havre, au coût de $19.50 par pilotis, ou un total de $1,560.

La dépense totale, en 1904-05, est de $33,591.08.

PARRY SOUND.

Parry Sound est situé sur le côté est de la baie Georgienne, dans le district de Parry Sound. Population, 1000 âmes.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $8,000 pour construire un quai à cet endroit.

L'ouvrage fut donné à l'entreprise à Angus A. McDonald, pour la somme de $8,925.

Les travaux furent commencés le 4 avril 1805, et au 30 juin n'étaient pas encore terminés.

Aucun paiement n'a été fait à l'entrepreneur.

La dépense totale, 1904-05, a été de $227.70.

PEMBROKE.

Pembroke, dans la division ouest du comté de Renfrew, est situé sur le côté nord du lac Allumette, lequel fait partie de la rivière Ottawa. C'est un point important sur la voie ferrée du Pacifique Canadien et du Grand-Tronc, à 104 milles à l'ouest d'Ottawa. Un bateau à vapeur fait un service quotidien entre Pembroke et Des Joachims, une distance de 45 milles. Population, 9,000 âmes.

Le 19 de février 1904, la construction d'un quai situé devant la ville au pied de la rue Albert, fut donné à l'entreprise à W. J. Poupore.

Les travaux commencés au mois d'août 1904, furent complétés en juin 1905.

Ce quai est construit en chevalets de pilotis et se compose d'une approche, 1342 pieds de long et 20 pieds de large ; et d'une tête de quai de 550 pieds de long et 50 pieds de large. La profondeur de l'eau, au bout du large, est de 8 pieds à l'eau basse; le tablier du quai est à 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, excepté où il traverse la vo e du Pacifique Canadien, où il est 6 pieds plus haut. Cinq plans inclinés ont été construits ainsi qu'un entrepôt et salle d'attente.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $43,105.50.

PENETANGUISHENE.

Penetanguishene, dans le comté de Simcoe, est situé au nord de la péninsule orientale, dans la baie Georgienne, formée entre la baie de Nottawasaga et les eaux de la rivière Severn, 40 milles au nord-ouest de la ville de Barrie. C'est le terminus de l'un des embranchements du Grand Tronc, et une grande quantité de bois de sciage y est expédiée des rives nord-est de la baie Georgienne.

A sa dernière session le parlement vota un crédit de $22,000 pour faire du creusage à cet endroit, et le 14 de mai, ordre fut donné de continuer les travaux. L'ouvrage commença le 1er de juillet ; suspendu le 26 de novembre, il fut repris le 8 de mai suivant pour se terminer le 28 de juin. Le dragueur travailla 1,738 heures et enleva 96,684 verges cubes de déblais.

Le 13 de décembre, ordre fut donné de dépenser une somme de $1,200 pour réparer la pile sur laquelle est bâti le phare ; les travaux commencèrnet le 23 de janvier et furent terminés le 13 de mai.

La dépense totale durant le dernier exercice financier est de $12,743 52.

PETEWAWA.

Petewawa, dans le comté de Renfrew-nord, est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, près de l'embouchure de la rivière Petewawa, et sur la voie du Pacifique Canadien. Population, environ 150 âmes. L'endroit a été choisi pour y établir un camp militaire, pour lequel il est très bien situé.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $6,000 pour la construction d'un quai, situé un demi mille en aval de l'embouchure de la rivière Petewawa.

Le 26 de décembre 1904, l'ouvrage fut donné à l'entreprise à Lemoine et Fortin, de Pembroke, Les travaux furent commencés en février et terminés au mois d'avril 1905.

Le quai a une longueur totale de 450 pieds ; les 420 premiers pieds ont 20 pieds de large et l'extrémité du large, 125 pieds de large, où il y a 8 pieds d'eau à l'eau la plus basse. Il est construit en chevalets de pilotis, placés à 15 pieds de distance, dans l'approche, et à 12 pieds et 6 pouces dans l'extrémité du large. Les longrines sont en bois de 12 x 12 pouces, ainsi que les traversines, lesquelles sont placées à quatre pieds de centre à centre ; le tablier est en madrier de 3 pouces.

Une ouverture de 40 pieds de large a été faite dans l'approche, pour permettre aux billots de passer.

La dépense totale est de $5,995·87.

PIKE CREEK.

Pike Creek est un village du comté d'Essex, situé sur un embranchement du Grand Tronc, sur le côté sud du lac Sainte Claire, 10 milles à l'est de Windsor. Population, environ 200 âmes. La culture est la principale industrie de l'endroit, quoiqu'il se fasse une pêche considérable dans la crique.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $3,150 pour faire certaines améliorations à l'embouchure de la crique; le 18 d'octobre 1904, ordre fut donné de faire les travaux à la journée.

Le 1er de novembre, les travaux commencèrent; ils consistaient à construire un ouvrage de protection en caissons, 95 pieds de long, et une pile de 64 pieds de long, sur le côté ouest de l'embouchure de la crique; un ouvrage en caissons et pilotis, 250 pieds de long, fut aussi construit sur le côté est de l'embouchure.

Ces travaux font de Pike Creek un havre de refuge pour les petits bateaux, et ce qui est encore plus important, ils tiennent libre la décharge de la crique dans le lac, empêchant les innondations des terrains situés au sud et égoutés par la crique.

La dépense totale, en 1904-05, est comme suit :—

Main-d'œuvre et surintendance........	$1,515 48
Matériaux........................	1,633 95
	$3,149 43

POINTE AUX BARILS.

Pointe aux Barils est une place d'eau et un poste de pêche dans les îles de la baie Georgienne, à trente-huit milles de Parry-Sound.

A sa dernière session, le Parlement vota un crédit de $3,000 pour améliorer le chenal entre Parry-Sound et Killarney. Le 22 de juillet 1904, ordre fut donné de faire faire les travaux.

L'ouvrage, commencé le 1er d'août fut terminé le 29 de décembre, et consistait à enlever un haut-font, à Divil's-Elbow, 137 pieds de long, 36 pieds de large et à une profondeur moyenne de 5½ pieds.

La dépense totale, en 1904-05, a été de $3,729.54.

PORT ARTHUR.

Port Arthur est situé sur la baie du Tonnerre (Thunder-Bay), sur le lac Supérieur. C'est le terminus du chemin de fer Canadian Northern; population, environ 2,000 âmes.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $5,000 pour réparations au brise-lames de cet endroit. Le 1er de juillet, ordre fut donné de commencer les travaux.

L'ouvrage, commencé le 7 de juillet, fut complété le 2 de septembre, et consistait à réparer l'extrémité nord-est du brise-lames.

La dépense totale en 1904-05 a été comme suit:

Main-d'œuvre et surintendance.....................	$ 709 13
Matériaux.......................................	4,279 23
	4,988 36

PORT BRUCE.

Port Bruce est situé à l'embouchure de la crique Ca fish, dans le comté d'Elgin, environ six milles au sud d'Aylmer.

Population, environ 100 âmes.

La principale industrie de l'endroit est la pêche qui rapporte de $15,000 à $20,000 par année.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $1,000 pour construire la superstructure de la jetée est, et le 6 de juin, ordre fut donné de faire les travaux à la journée.

Environ 236 pieds de superstructure furent construits.

Dépense en 1904-05 :—

Main-d'œuvre et surintendance	$	315 00
Matériaux		660 54
	$	975 54

PORT BURWELL.

Port Burwell est un havre de refuge situé sur le côté nord du lac Erié, dans le comté d'Elgin, environ 21 milles à l'est de Port Stanley, et 14 milles au sud de Tilsonburg. C'est le terminus du chemin de fer Tilsonburg, Lake Erié et Pacifique. Population, environ 500 âmes.

Le 8 de juin 1905, la "Dominion Dredging Company" commença à creuser à l'entrée du havre, et continua jusqu'au 30 du même mois, enlevant 18,990 verges cubes de sable mouvant.

La dépense, durant le dernier exercice financier a été de $30,576.74, y compris le coût du prolongement du brise lames.

PORT-COLBORNE.

Port Colborne est situé sur le côté nord du lac Erié, dans le comté de Welland, environ 20 milles à l'ouest de la ville de Buffalo. C'est le terminus, sur le lac Erié, du canal Welland, et comme tel est d'une grande importance au point de vue du transport du grain et autre fret venant de l'ouest et se dirigeant vers les ports du Saint-Laurent.

En 1901, le gouvernement décida de construire des travaux considérables à cet endroit, dans le but de donner toutes les facilités possibles pour le transbordement du fret. Au ministère des Chemins de fer et Canaux fut confié le soin de construire les docks, élévateurs à grain, etc., au ministère des Travaux Publics celui de construire deux brise-lames pour protéger les docks.

Le premier ou le brise-lames de l'ouest fut complété au mois de juin 1904 ; sa longueur totale est de 4,424 pieds ; les 2,400 pieds extérieurs ont 50 pieds de large, et la hauteur du garde-lames est de 11 pieds au-dessus de l'eau basse. L'ouvrage est en caissons de bois, mais le tablier est en béton de 1½ pied d'épaisseur. A l'extrémité du large, une pile, 100 pieds de long, 60 pieds de large et 13 pieds au dessus de l'eau basse, supporte un phare, construit par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Le long de la façade sud, la plus exposée, est construite une levée en pierre dont le sommet est à un pied au-dessus de l'eau basse.

En 1904-05, 3,000 verges cubes de pierre furent ajoutées à cette levée, au coût de $9,000.

Une quantité additionnelle de 12,000 verges cubes est nécessaire pour compléter cette levée, afin de protéger le brise-lames contre la poussée des glaces et la force des tempêtes de l'ouest.

Le second, ou brise-lames de l'est, est situé à l'est de l'entrée du havre et du canal ; la distance entre lee deux brise-lames est de 600 pieds. Le brise-lames de l'est, lorsque complété, protègera entièrement les docks contre les tempêtes de l'est.

Cette construction a 2,400 pieds de long et 35 pieds de large ; les fondations jusqu'à un pied au-dessous du niveau de l'eau basse sont coustruites en caissons de bois, tandis que la superstructure, jusqu'à 11 pieds au-dessus de l'eau haute est en caissons de béton (système Fraser) chargés de lest de pierre.

Le contrat pour ce dernier travail fut accordé à M. J. Hogan, le 8 de juin 1904, au prix de $179,000.

Au 30 de juin 1905, vingt piles, chacune de 100 pieds de long et 35 pieds de large, avaient été immergées en place, remplies de pierre et prêtes à recevoir la superstructure en béton. A cette date, environ 10,000 verges cubes de la superstructure étaient construites.

Le montant total payé à l'entrepreneur durant l'exercice financier a été de $121,187.28.

L'ouvrage a progressé d'une manière très satisfaisante, si nous prenons en considération la position exposée du brise-lames.

PORT DOVER.

Port Dover est situé sur la rive nord du lac Erié, environ 40 milles au sud-est de Woodstock, et 50 milles à l'ouest de Port Colborne. C'est le terminus des divisions du chemin de fer du Grand Tronc, Georgian-Bay, Lake Erié, Port Dover et Hamilton. Population, environ 1,200 âmes.

A la dernière session, le parlement vota un crédit de $10.000 pour améliorations au havre et réparations aux jetées. Le 14 de septembre, 1904, ordre fut donné de faire faire les travaux à la journée.

Durant l'exercice financier de 1904-05, cent pieds de la superstructure de la jetée est furent renouvelés à partir de l'eau basse ; la jetés ouest fut aussi réparée, 857 pieds de la superstructure furent renouvelés ainsi que le reste du tablier.

La dépense totale a été de $9,190.51.

PORT HOPE.

Port Hope est situé dans le comté de Durham, sur la rive nord du lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto, sur la voie ferrée du Grand Tronc. Population, 4,188. Commerce, bois et grain.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $4,000 pour réparer les jetées et creuser dans le havre. Le 7 de juillet, ordre fut donné de commencer les travaux.

L'ouvrage, commencé le 1er de juillet, fut suspendu au mois de novembre pour être repris en avril 1905, et complété le 26 du même mois.

Des réparations ont été faites à la jetée est, à la jetée du centre et au brise-lames. ouest.

Dépenses totales en 1904-05 :—

Main d'œuvre et surintendance	$ 1,767 25
Matériaux	2,232 74
	3,999 99

PORT MAILTLAND.

Port Maitland est un havre de refuge situé sur le côté nord du lac Erié, à l'embouchure de la Grande Rivière, 5 milles au sud de Dunnville, et environ 15 milles à l'ouest de Port Colborne. Population, environ 100 âmes.

A sa deruière session, le parlement vota un crédit de $10,000 pour faire du creusage à cet endroit.

Durant les mois de juillet et d'août, le dragueur de M. C. S. Boone, de Toronto, travailla à l'entrée du havre, creusant à une profondeur de 18 pieds au-dessous de l'eau basse une barre qui obstruait l'entrée ; un vieux vaisseau, sombré dans le havre, fut aussi enlevé,

La dépense encourue est chargée, dans le rapport du comptable. à Grand-River.

PORT STANLEY,

Port Stanley est un havre de refuge situé sur le coté nord du lac Erié, à l'embouchure de 'Kettle Creek,' dans le comté d'Elgin, 8 milles et demi, par chemin de fer, de St. Thomas. C'est le terminus du chemin de fer Père Marquette.

Population, environ 800 âmes.

A sa dernière session le parlement vota un crédit de $50,000 pour faire des travaux d'amélioration dans ce havre. Le 14 d'octobre 1904, ordre fut donné de réparer la jetée ouest et de poser du pilotis jointif à l'extrémité intérieure du havre, au coût de $9,700, les travaux devant être faits à la journée.

Le 9 de mai 1905, une dépense additionnelle de $2,400 fut autorisée en rapport avec le pilotis jointif.

Les travaux consistaient à renouveler 380 pieds de la superstructure ouest ; à construire, en partie, 203 pieds de pilotis jointif, de même que quelques menues réparations aux sections de jetées.

Aux mois d'octobre et novembre 1904, le dragueur de C. S. Boone, creusa dans le chenal, entre les jetées. Il travailla pendant 534 heures, au coût de $12 de l'heure, et enleva 33,424 verges cubes de glaise et de sable, au coût de $6,586.80.

Le 10 avril 1905, M. Boone continua le creusage, payable à la verge, mesure de chaland, et le 20 de juin de la même année, il avait enlevé 89,476 v.c. au coût de $15,-450.01.

A la fin du dernier exercice financier le dragueur travaillait encore. Le travail consiste à creuser le havre interieur et le chenal entre les jetées, pour permettre aux gros vaisseaux d'entrer, et pour augmenter la profondeur de l'eau le long des jetées.

Un peu de creusage fut aussi fait à l'entrée du dock du chemin de fer de Père Marquette.

Un examen a été fait, des plans préparés et des soumissions demandées pour la construction de deux brise-lames de 500 pieds de long, au large de l'entrée du chenal entre les jetées.

La dépense, en 1904-05, est comme suit :

Construction	$ 9,657.93
Creusage	8,609.20
	$18.267.13

RICHARD'S LANDING.

Ricnard's Landing est un petit village situé sur le côté nord de l'île Saint-Joseph, sur la Baie Georgienne, à douze milles, par eau, de Desbarats, la gare de chemin de fer la plus rapprochée.

Le 29 de septembre, une dépense de $100 fut autorisée pour réparations au quai de cet endroit.

Les travaux furent commencés le 29 de septembre et complétés le 26 de novembre.

La dépense, en 1904-05, est comme suit :

Main d'œuvre et surintendance	$ 55.20
Matériaux	44.71
	$ 99.91

RONDEAU.

Rondeau est situé dans le comté de Kent, à la Pointe-aux-Pins, sur la rive nord du lac Erié, à 140 milles environ à l'ouest de Port-Colborne, à l'entrée du lac Erié, dans le canal Welland. C'est un havre de refuge très important de ce côté du lac. Durant ces dernières années la plage de Rondeau a été très fréquentée comme place d'eau et plusieurs maisons d'été y ont été construites. Les chemins de fer Erié et Huron ont continué leur ligne jusqu'à cet endroit, et ont établi un quai pour le traversier qui apporte de l'autre côté le charbon.

A sa dernière session, le parlement vota une somme de $25,000, pour la construction de brise-lames à l'entrée du havre et $5,000 pour améliorations aux jetées.

Des plans et devis furent préparés et des soumissions demandées pour la construction des brise-lames.

Le 7 de juillet, ordrè fut donné de commencer les travaux en rapport avec les jetées. Ces travaux consistaient à exhausser de 2 pieds les 307 pieds de l'extrémité

intérieure de la jetée ouest. Le bout de cette jetée, lequel avait tassé d'environ quatre pieds, fut reconstruit de niveau, des poteaux d'amarrage y furent placés, et douze défenses en chêne posées pour le protéger contre les gros vaisseaux chargés de charbon. Environ 500 pieds courants de pilotis jointif en chêne blanc, furent posés sur le côté ouest de la jetée ouest, pour empêcher le sable de passer à travers la jetée et de venir se déposer dans le chenal.

Au mois de juin 1905, un contrat fut passé pour creuser le havre intérieur à 23 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, et le 19 de juin ordre fut donné de commencer le creusage. Au 30 juin 1905, une quantité de 11,750 verges cubes de glaise et de sable avait été enlevée au coût de $1,910.

La dépense totale, durant 1904-05, est de $14,716.75, y compris $5,134.59 pour creusage

SAINT-JOSEPH.

Saint-Joseph est situé sur le côté est du lac Huron, environ 14 milles au sud de Goderich. Population, environ 100 âmes.

A sa session de 1902, le parlement vota un crédit de $500, pour construire, à la journée, un quai à cet endroit.

Au mois de décembre 1902, le quai et l'approche étaient en partie construits, et le crédit épuisé. En 1903, un contrat fut passé avec J. A. Cory pour finir l'ouvrage, pour la somme de $3,950.50. Depuis que ce contrat a été fait, les travaux ont été traînés en langueur, et, à la fin de l'exercice financier de 1904-05, l'ouvrage n'était qu'aux deux tiers achevé.

La dépense, en 1904-05, a été de $275.

SARNIA.

Sarnia est situé sur le côté est de la rivière Sainte-Claire, environ à trois milles du lac Huron, dans le comté de Lambton, et à cinquante-neuf milles de London, par chemin de fer. Deux chemins de fer touchent à cet endroit, le Grand-Tronc et le 'Père-Marquette'. Population, environ 8000 âmes. C'est un point d'expédition important, et nombre de steamers font escale à cet endroit.

Le 14 d'octobre 1904, ordre fut donné de dépenser une somme de $1,200 pour faire du creusage en avant des scieries de la 'Sarnia Saw Mills Co'y.' Les travaux furent commencés le 20 d'octobre, et complétés le 20 du même mois, au coût de $1,170, y compris le salaire de l'inspecteur.

Le 18 de mai 1905, ordre fut donné de procéder avec le creusage dans le havre, sous contrat avec la 'Sarnia Bay Lumber, Timber and Salt Company'.

Du 19 au 29 de juin 1905, le creusage fut fait en avant des docks du chemin de fer de Père Marquette, à une profondeur de 21 pieds, suffisamment pour permettre aux vaisseaux de décharger leurs chargements de rails ; une quantité de 9,250 verges cubes de glaise fut enlevée, au coût de $1,648.40, y compris le salaire de l'inspecteur.

La dépense totale, en 1904-05, est de $2,818.40.

SAUGEEN (RIVIÈRE).

La rivière Saugeen se jette dans le lac Huron, à environ 32 milles de Walkerville et 43 milles de Sarnia. Sur cette rivière est située la ville de Southampton. Un commerce important se fait à cet endroit, où il y a aussi une pêche considérable.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $10,000 pour améliorer l'entrée de la rivière.

Le 10 septembre 1904, une dépense de $4000 fut autorisée pour construire, à la journée, du pilotis jointif, etc., sur le côté sud du havre. Les travaux furent commencés le 1er d'octobre 1904, et le 9 de mai, une dépense additionnelle de $2,500 fut autorisée en rapport avec le même travail.

L'ouvrage consistait à construire 373 pieds courants de pilotis jointif sur le côté sud du havre ; à renouveler 120 pieds de la superstructure en caissons, 24 pieds de large, sur le même côté du havre, et à faire du remplissage en arrière.

Au 30 de juin 1905, ces travaux étaient complétés.

Le 1er de juin 1905, le dragueur de M. F. A. Bowman commença à creuser, et le 30 du même mois, avait enlevé une quantité de 25,880 verges cubes de déblais. Le creusage a été fait dans le havre intérieur et à l'entrée du chenal à une profondeur de 18 pieds, à l'eau basse.

La dépense totale, en 1904-05, a été de $6,407.18.

SAULT SAINTE-MARIE.

Sault Sainte-Marie est situé à la tête de la rivière Sainte-Marie, laquelle relie le lac Supérieur au lac Huron.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $24,000 pour la construction de travaux et pour creuser dans le havre de cet endroit.

Le 12 d'avril, le ministère donna à l'entreprise, à Joseph Battle, la construction d'un prolongement du quai, 300 pieds de long et 60 pieds de large, avec une L de 250 pieds de long et 50 de large, au prix de $65,000.

Les fondaticns de cet ouvrage sont en caissons de bois et la superstructure en béton ; les travaux, commencés le 12 d'avril, furent complétés le 15 de novembre.

Le 4 de mai, une dépense de $300 fut autorisée pour enlever des cailloux aux abords du quai ; ce travail fut fait en six jours, au coût de $240.

La dépense totale, en 1904-05, a été de $61,710.45, y compris $7,000 payées à W. H Plummer.

SEVERN, RIVIÈRE.

La rivière Severn court vers le nord-ouest, de la tête du lac Couchiching à la Baie Georgienne, et sert de décharge au canal de la Vallée de Trent.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $2,000, pour améliorer la rivière, et le 10 de septembre, ordre fut donné de faire les travaux.

Le travail fut divisé en deux parties ; une somme de $1,500 fut employée pour élargir la rivière et construire un barrage à Washago, et $500 pour enlever les cailloux du fond de la rivière dans le canton de Rama.

A Washago, les travaux commencèrent le 21 novembre et furent terminés le 25 de février 1905 ; dans le canton de Rama, les travaux commencés le 15 de novembre, furent terminés le 21 de décembre.

Le 5 décembre une dépense additionnelle de $500 fut autorisée pour continuer les travaux dans le canton de Rama, mais vu l'eau haute, rien n'a été fait.

La dépense totale, en 1904-05, est comme suit :

A Washago, main d'œuvre et surintendance........ ...	$1,154	66
A Rama, " " "	450	39
A Washago, matériaux...........	344	47
A Rama, "	29	75
	$1,979	27

SEVERN, RIVIÈRE.

Chute McDonald.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $3,400 pour enlever les obstructions dans la rivière Severn, à la Chute McDonald, et le 10 de septembre ordre fut donné de faire faire les travaux.

L'ouvrage, commencé le 14 d'octobre 1904, fut terminé le 28 février 1905.

La dépense totale, en 1904-05, est comme suit :

Main d'œuvre et surintendance	$2,303 84
Matériaux	1,096 61
	$3,400 45

SHREWSBURY.

Shrewsbury est un petit village situé sur le côté nord de la baie de Rondeau, dans le comté de Kent, 20 milles au sud-est de Chateau, et 5 milles au sud de Blenheim ; c'est le centre d'un district agricole.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $3,300 pour construire un quai à cet endroit et, le 10 de septembre 1904, ordre fut donné d'exécuter les travaux, lesquels furent complétés le 10 de juin 1905.

L'ouvrage consiste en un quai en pilotis, 296 pieds de long et 16 de large, y compris une L à l'extrémité du large, 32 par 32 pieds ; l'approche a 32 pieds de long et 16 pieds de large, construite en terre et gravier avec côtés en bois de 3 pouces, supportés par des pilotis.

Dépense en 1904-05 :—

Main d'œuvre et surintendance	$ 875.99
Matériaux	2,182.80
Total	$3,058.79

SOUTHAMPTON.

Southampton est une ville incorporée, située à l'embouchure de la rivière Saugeen, sur la rive est du lac Huron, dans le comté de Bruce, à 32 milles de Walkerton, le chef-lieu du comté. C'est le terminus d'un embranchement du Grand Tronc.

Le 5 de décembre 1904, une dépense de $500 fut autorisée pour réparer le brise-lames de l'île Chantry. L'ouvrage consistait à lambrisser 240 pieds de la façade du brise-lames ; renforcer les angles avec des bandeaux de fer ; réparer les pièces de parements et le tablier.

Les travaux, commencés le 27 de mars, furent complétés le 17 de mai 1905.

Dépense durant l'exercice de 1904-05 :—

Main d'œuvre et surintendance	$ 226.79
Matériaux	373.06
	$ 599.85

STOKES BAY.

Stokes Bay, un village de 150 âmes, est situé sur le côté est du lac Huron, dans le canton de Castnor, dans le comté de Grey, à 42 milles au nord de Wiarton, la gare de chemin de fer la plus rapprochée.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $7,500 pour la construction d'un quai à cet endroit ; et le 16 d'août, ordre fut donné de préparer les plans et devis.

Le 28 novembre 1904, les travaux furent donnés à l'entreprise à Kastner et Porter, de Wiarton, au prix de $8,500.

L'ouvrage a été achevé le 28 d'avril 1905.

La dépense totale, en 1904-05, a été de $7,478.61.

THESSALON.

Thessalon est situé sur le côté nord du chenal nord du lac Huron, dans le district d'Algoma, cinquante milles à l'est du Sault Sainte-Marie. Il s'expédie de cet endroit une quantité considérable de bois de commerce.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $17,500 pour la construction d'un brise-lames à cet endroit.

Ce brise-lames aura 420 pieds de long avec une L de 80 pieds et se composera comme suit :—Une approche en pierre de 30 pieds de long ; une construction en caissons, 340 pieds de long et 20 pieds de large, et une L, 80 pieds de long par 25 de large.

Le 14 de juillet, l'ouvrage fut donné à l'entreprise, à MM. O'Boyle Bros., au prix de $12,000.

Les travaux furent commencés le 20 d'août, et au 30 de juin 1905, n'étaient pas encore complétés.

Dépense totale en 1904-05, $18,026.87.

TENDY BAY.

Tendy Bay est un établissement agricole situé sur le côté sud de l'île Saint-Joseph, sur le lac Huron.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $500 pour construire un quai, 245 pieds de long, se composant d'une approche de 145 par 18 pieds, d'un quai en pilotis, 100 pieds de long, avec une tête de quai 35 x 50 pieds.

Le 10 de septembre ordre fut donné de faire les travaux à la journée.

L'ouvrage, commencé le 25 d'octobre, fut complété le 17 de novembre 1904.

Dépense totale en 1904-05 :—

Main-d'œuvre et surintendance	$637 32
Matériaux	74 36
	$711 68

THORAH (ILE).

L'île Thorah est située dans le lac Simcoe, à trois milles de Beaverton, la gare de chemin de fer la plus rapprochée.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $660 pour amélioration du havre, et le 10 et 26 de septembre, ordres furent donnés d'exécuter les travaux à la journée.

L'ouvrage consiste à poser deux rangs de pilotis, un sur le côté nord du chenal, 30 pieds de long, l'autre sur le côté sud, 40 pieds de long.

Les travaux commencèrent le 17 de février et furent suspendus le 31 de mars.

Dépense totale en 1904-05 :—

Main-d'œuvre et surintendance	$198 00
Matériaux	196 42
	$394 42

THORNBURY.

Le village de Thornbury, dans le comté de Grey, est situé à l'embouchure de la rivière Beaver, qui se jette dans la baie Georgienne, à huit milles de Meaford et dix-neuf milles de Collingwood. Population environ 1,000 âmes.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $1,500 pour réparations aux travaux de cet endroit.

Le 22 de juillet, ordre fut donné de faire ces réparations à la journée.

L'ouvrage commença le 10 de septembre et fut terminé le 6 de juin ; il consistait à reconstruire l'extrémité extérieure de la jetée principale, 100 x 35 pieds ; et à construire une nouvelle superstructure sur l'extrémité intérieure du brise-lames, 70 pieds de long, 12 pieds de large et 8 pieds de haut.

Dépense totale en 1904-05 ; $1,500.08.

TORONTO (HAVRE).

Le havre de Toronto est situé sur la rive nord du lac Ontario et est formé par une grande baie circulaire d'un mille et demi de diamètre. Il est séparé du lac par une île basse (autrefois une péninsule) d'environ 6 milles de long, faisant un port sûr et bien abrité et pouvant contenir un grand nombre de vaisseaux.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $28,000 pour travaux au chenal de l'est, et $40,000 pour le prolongement du brise-lames de l'île.

Le 7 de juillet, ordre fut donné d'éxécuter les travaux au chenal de l'est. Les travaux commencés le 1er de juillet, se continuèrent jusqu'au 30 de juin suivant ; ils consistaient à reconstruire 1,000 pieds de la superstructure de la jetée est, au nord du phare, 30 pieds de large et 5 pieds de haut.

Une petite quantité de creusage a aussi été faite, pour enlever un petit haut-fond, environ $4,615 verges cubes.

Le talus de pierre, qui protège le brise-lames, a aussi été réparé sur une longueur de 700 pieds.

Des plans et devis ont été préparés et des soumissions demandées pour le prolongement du brise-lames, mais, au 30 de juin 1905, l'ouvrage n'avait pas encore été donné.

Dépense totale en 1904-05 ; $29,831,03.

TREADWELL.

Le village de Treadwell, dans le comté de Prescott, est situé sur le côté sud de la rivière Ottawa, 4 milles au nord de Plantagenet, sur la voie du Pacifique Canadien, 41 milles à l'est d'Ottawa. Population, environ 225

Les quais de cet endroit étaient devenus en si mauvais état, et leurs propriétaires refusant de faire les réparations nécessaires, le ministère acheta le quai Brown ainsi que le terrain pour la somme de $600, et commença la construction d'un nouveau quai.

La tête du quai, 33 pieds de large et 116 pieds de long au sommet, se composera de deux rangées de caissons à joints clos, chargés de pierre, 133 pieds et 6 pieds de long, 10 pieds de large, placés à 17 pieds l'un de l'autre, et reposant dans 9 pieds et 6 pouces d'eau à l'eau basse. Sur chaque rangée de caissons sera construit une superstructure en béton, 10 pieds et 6 pouces de haut. Le mur extérieur aura 6 et 1½ pouce de large à la base et 1 pieds et 9 pouces au sommet ; la façade extérieure sera construite à déclin de 1 dans 12, la façade intérieure, à déclin de 1 dans 3. Le mur intérieur aura 5 pieds à la base et 1 pieds 9 pouces au sommet, et sera construit à déclin de 1 dans 12 et 1 dans 5. Le mur extérieur sera renforcé avec du fer de 1½ pouce. Deux plans inclinés seront construits, et le tablier sera en bois de 3 pouces sur traversines et poutres en acier.

L'approche aura 123½ pieds de long et 18 pieds de large, et sera construite en pierre avec côtés en pierres perdues à déclin de 1 dans 12.

Au 30 juin 1905, les matériaux avaient été achetés et le chemin était en majeure partie construit.

Dépense en 1904-05 : $5,074.76.

WENDOVER.

Wendover, comté de Prescott, est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, vis-à-vis North-Nation-Mills, une station sur la voie ferrée du Pacique Canadien. La gare de chemin de fer la plus rapprochée, sur la rive sud, est Plantagenet, une distance d'environ huit milles.

Au mois de septembre 1901, la construction d'un quai fut commencée à cet endroit et consiste comme suit :—

1. Une levée, 160 pieds de long, 18 pieds de large au sommet et 12 pieds de haut à l'extrémité nord ; les côtés sont construits avec une déclivité de 1 dans 1.

2. Une approche en tréteaux ou pilotis, 342 pieds de long, 18 pieds de large pour les premiers 294 pieds et 60 pieds de large pour les 48 pieds attenants à la pile extérieure.

3. Une pile, ou tête de quai, construite en pilotis, à un angle de 82° 30″ avec l'approche, d'une longueur de 71 pieds et une largeur de 32 pieds, avec un brise-glace en caissons lambrissés à joints clos, placé à l'extrémité faisant face au courant.

Le quai, à son extrémité extérieure, a 30 pieds de haut ; il repose dans 10 pieds d'eau, à l'eau basse, et son sommet est 3 pieds au-dessus de l'eau haute.

Un plancher de 34 pieds de long relie le quai au brise lames ; il y a aussi un plan incliné, 38 pieds de long et 11 pieds de large.

Durant l'exercice financier de 1903-04, la somme de $1,097.48 fut dépensée pour compléter le quai. L'ouvrage consistait à renforcer les moises et tirants de l'apprche en pilotis ; niveler le sommet de la côte dans la chaussée et achever la levée en pierre.

En 1904-05, la somme de $119.62 a été dépensée pour réparer les dommages causés par la glace.

PROVINCE DE MANITOBA.

ARNES.

Nous avons continué les travaux de construction et avons fait l'acquisition du terrain nécessaire. Ce quai, tel que construit est d'une grande utilité ; il consiste en une approche composée de cinq chevalets de pilotis, placés à 15 pieds de centre à centre, et d'une construction en pilotis jointif, renforcée par des pilotis d'ancrage placés à 5 pieds de centre à centre et assujettis par des moises en bois et tirants de fer.

La glace qui s'était accumulée sur l'extrémité du quai, a causé très peu de dommage, et pour prévenir toute difficulté de ce genre, un pilier de 25 pilotis, assujettis par des boulons filetés, a été construit à l'extrémité du quai.

La dépense, en 1904-05, a été de $5,463.22.

GIMLI.

Le quai de Gimli a été prolongé de 100 pieds, dans la direction de Willow Point, à un angle de 38° 15, pour former à l'intérieur un havre de refuge. Ce prolongement consiste d'un rang de pilotis jointif, renforcé par des pilotis d'ancrage et des moises en bois et tirants de fer. Le côté nord est lambrissé avec de l'épinette rouge de 4 pouces ; le coté sud est renforcé avec des moises et contremoises de bois et tirants de fer ; le tout est rempli de pierre.

Ces travaux ont été d'un grand bénifice au commerce local. Les abords du quai sont rocheux, et le grand nombre de cailloux qui s'y trouve nuit aux bateaux ; l'opinion générale semble être que du creusage devrait être fait, ou, au moins, les cailloux enlevés.

La dépense, en 1904-05, est de $5,142.38.

LAC FRANCIS (DÉCHARGE DU)

Le dragueur 'Manitoba' a travaillé dans le lac Francis, durant la dernière saison Un chenal de 60 pieds de large et 8 pieds de profond a été creusé et les matières ainsi extraites ont été déposées au sud de la tranchée, en arrière du pilotis jointif sur le coté nord du chenal et dans la jetée a l'extrémité et sur le coté nord. Une certaine quantité de déblais fut aussi déposée en eau profonde. Quand le mauvais temps empêcha le dragueur de travailler dans le chenal, il fut employé à creuser dans le bassin. La quantité totale de déblais enlevée est de 12,450 verges cubes.

En plus du creusage, nous avons construit 300 pieds de pilotis jointif, au coût de $3,735.93, faisant une dépense totale, en 1904-05, de $9,994.38.

Nous pouvons dire que les travaux à cet endroit seront bientôt complétés, à présent même, les plus gros bateanx du lac peuvent entrer et sortir sans danger.

Un volume considérable d'eau passe dans ce canal, et la vélocité du courant dépend des vents ; la seule difficulté qn'il y a pour maintenir la profondeur de l'eau est premièrement, l'accumulation des dépots dans le canal, à son extrémité intérieure, secondement la formation d'une barre à l'ouest de la jetée nord ; le prolongement de cette jetée mettrait fin à ce danger.

SELKIRK.

Durant le dernier exercice financier, nous avons construit un nouveau quai en pilotis, 260-2 pieds de long et 20 pieds de large.

Le prolongement mentionné dans le rapport de l'année précédente n'a pas été construit vu l'opposition des propriétaires riverains. Le nouveau quai se compose de deux rangs de 4 pouces ; l'extrémité extérieure, 50 pieds et 6 pouces, est en pilotis jointif lambrissé avec du bois de 8 x 10 pouces ; le tout est rempli de pierre. Des chaînes de sauvetage ont été placées sur les extrémités.

Le coût total de l'ouvrage est de $8,876.44, ce qui donne une moyenne un peu plus élevée que pour les travaux antérieurs, due, sans doute, à un genre de construction plus solide.

Dans le montant ci-haut mentionné, se trouve inclus le coût du creusage fait en avant du quai.

Le vieux quai a une façade de 500 pieds ajoutés aux 260.2 pieds du quai neuf ; nous avons une façade totale de 760-2 pieds qui semble être de bonne utilité à en juger par le nombre de vaisseaux qui fréquentent nos quais.

RAPIDES MANITOU.

RIVIÈRE WINNIPEG.

Des bouées ont été posées et entretenues durant la saison de navigation, dans le chenal des Rapides Manitou, sur la rivière Winnipeg, mais nous n'avons pas enlevé les cailloux vu l'impossibilité de se procurer l'outillage nécessaire.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

A la demande des villes situées le long de la rivière Saskatchewan, le ministère fera sous peu un examen en rapport avec la navigation possible de cette rivière.

Il était apparent que les travaux les plus urgents devaient être faits à Prince-Albert ; une dépense de $1,500 fut autorisée pour enlever les cailloux et nettoyer le chenal, vis-à.vis cet endroit et jusqu'à un point 2 milles en amont de la ville, c'est-à-dire, une distance totale de quatre milles et demi. Cette partie était la seule obstruction jusqu'à Battleford, une distance de 215 milles. Les travaux ont été faits sous la surveillance de navigateurs expérimentés, et comme résultat, quatre voyages ont été faits entre Edmonton et Prince-Albert, durant les mois d'été. Les travaux ont été faits, partie sur la glace, au mois de mars, et partie au mois de juin, à l'eau extrême basse.

Dépense en 1904-05 :—$944.51.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

LACS ANDERSON ET KENNEDY.

Les travaux dans le lac Anderson, sur le détroit Barclay, ne sont pas ce qu'ils devraient être, le bois dans les caissons est trop petit. Un éboulement avait emporté 50 pieds de la construction et formé une barre à la base des caissons ; ceci fut enlevé et les caissons réparés. Les travaux ont été d'une grande utilté, et les vaisseaux peuvent facilement remonter le lac sans aucun danger.

Les travaux au lac Kennedy, sur le détroit de Clayoquot, sont très satisfaisants, solides et bien construits. Un petit prolongement, en aval et en amont, complètera ces travaux, autant qu'il est judicieux de le faire à présent, l'accès au lac, maintenant est très facile.

Un crédit de $2,500 est demandé pour couvrir le coût des travaux qui devront se faire en 1905-06 et qui devront, pour le présent, compléter ces ouvrages.

La dépense, en 1904-05 est comme suit :—

Lac Anderson—		
Gages	$ 912 00	
Matériaux	100 56	
Provisions	188 47	
Transport	28 50	
		$ 1,231 53
Lac Kennedy—		
Gages	$ 895 87	
Matériaux	140 08	
Provisions	220 50	
		$ 1,256 50
Total		$ 2,488 03

CHILLIWACK.

Le quai de cet endroit est une construction plus importante que celles de Langley et de Mont Lehman ; le commerce est aussi beaucoup plus considérable qu'à ces deux derniers endroits. Chilliwack est situé à la tête de la navigation de la rivière Fraser, et est en communications quotidiennes avec New-Westminster. Le quai est du genre ordinaire et consiste en une pile et approche ; de plus, un entrepôt, 50 x 35 pieds, a été construit. A la date de ce rapport, le quai était complété, au coût additionnel de $1,000.

La dépense, durant le dernier exercice financier, est comme suit :—

Gages	$ 581 33
Matériaux	1,292 00
Services du remorqueur	85 00
Surintendance	41 30
Total	$1,999 63

RIVIÈRE COLOMBIE, EN AMONT DE GOLDEN.

Le remorqueur 'Mushrat,' complété au mois de juillet 1904, a été constamment engagé sur ce travail, durant la saison de navigation. Le barrage, à l'extrémité nord du lac Windermere, a été réparé ; le chenal des hauts-fonds Salmon, entre le lac et le pont d'Athabner, a été nettoyé ; les barrages, à différents endroits, prolongés, et les souches, corps d'arbres, etc., enlevés du chenal, près de Golden. Le résultat a été que les bateaux ont pu naviguer jusqu'à la clôture de la navigation. ce qu'il avait été jusqu'à présent impossible de faire, à l'eau basse.

La dépense en 1904-05 est comme suit :—

Gages	$2,195 43
Provisions	427 47
Matériaux	1,732 95
Combustible	27 00
Total	$4,382 85

RIVIÈRE COLOMBIE, EN AVAL DE GOLDEN.

Les travaux, entre Donald et Beaver Mouth, une distance de 12 milles, ont été construits pour la Columbia River Lumber Company, qui a obtenu les crédits votés. L'ouvrage consistait à réparer le barrage à 4 milles en amont de Beaver Mouth, construit pour empêcher les billots de venir s'échouer sur le côté ouest de la rivière. Ce barrage est une construction forte, assujettie avec des boulons filetés, remplie de pierre, couverte avec du bois de 3 pouces, et protégée, en avant et en arrière, avec de la pierre perdue. Il a résisté aux hautes eaux, sans aucun dommage apparent.

L'autre travail, que l'on se prépare à construire, sera situé à 2 milles en aval de Donald ; il consiste en des patées de pilotis construites à la tête de trois chenaux, dans la courbe de la rivière, pour empêcher les billots d'entrer dans des chenaaux et d'aller s'échouer sur la barre d'aval. L'énorme quantité de bois ainsi perdue le long de la rivière, justifie une dépense considérable pour remédier à cet état de choses. L'ouvrage fut interrompu par une crue d'eau subite, et, peu de chose a été fait à part de se procurer les pilotis et le bois nécessaires et de construire un chaland pour la sonnette.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, a été comme suit :—

Gages	$1,830 42
Provisions	620 91
Matériaux	1,806 14
Attelages	326 74
Total	$2,584 21

RIVIÈRE COLOMBIE A REVELSTOKE.

Nous avons expliqué, dans les rapports des années précédentes, la raison pour laquelle nous avions suspendu tous travaux d'amélioration à Revelstoke. Le genre adopté est un changement si radical du système antérieur que nous n'avons pas voulu commencer les travaux avant d'avoir obtenu les renseignements les plus précis. Durant l'hiver de 1904-05, nous avons fait un examen détaillé minutieux qui nous a décidé à abandonner la construction de travaux de protection le long des rives. Le système adopté consiste à changer le courant de la rivière par la construction de barrages à travers de chenaux peu profonds, et à creuser un chenal à travers la barre.

Il est inutile de construire bes barrages avant d'avoir un chenal pour diriger l'eau dans la direction voulue, afin d'avoir le plein bénéfice de la force du courant.

Le dragueur 'Naksup' commença le dravail le 20 de mai et continua jusqu'au 13 de juin, alors qu'un accident sérieux le força de suspendre les travaux. L'accident fut causé par la rupture de la potence en forme de A, qui se brisa à sa base, du côté gauche entraînant dans sa chute par-dessus bord la chèvre, treuil, drague, etc. Les retards apportés dans les réparations furent causés par le fait que les pièces de fer requises furent faites à Toronto. Le dragueur est maintenant à l'ouvrage, et nous nous sommes procurés du pilotis, de la pierre, en vue de la construction prochaine du barrage.

Dépense en 1904-05.

Gages	$ 6,021.56
Provisions	283.79
Matériaux	2,079.18
Attelage	483.80
Remorquage	100.00
Examen, etc	212,00
Combustible	87.50
Total	$ 9,267.83

RIVIÈRE COLOMBIE, EN AMONT DE REVELSTOKE.

A la fin du mois de novembre dernier, le crédit de $3,000 étant épuisé, les travaux furent suspendus. Les travaux faits par ce ministère à cet endroit sont répandus sur une distance d'environ 50 milles de la tête de Canyon à Downie Creek ; ils consistent principalement dans l'enlèvement des cailloux et pointes de roc dangereux.

Nons pouvons dire que cette partie de la rivière Colombie est aussi dangereuse et difficile à naviguer qu'il est possible de rencontrer ; la navigation est sûre seulement sous les circonstances les plus favorables, avec un bon vaisseau et dans les mains d'un équipage expérimenté. Les travaux sont sous la surveillance de J. M. Kellie, contremaître en charge depuis leur commencement.

La dépense en 1904-05 est comme suit :

Gages	$ 1,842.41
Provisions	466,57
Matériaux	690.02
Total	$ 2,999.00

RIVIÈRE COLOMBIE, A ARROWHEAD.

Il n'y a pas eu de travaux de faits avant le 1er de mars. L'ouvrage à cet endroit consiste en un barrage de 700 pieds de long et 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse ; il s'étend de la rive, vis-à-vis de l'île Cottonwood, dans une direction diagonale en descendant le courant. En rétrécissant le chenal, la force du courant sera augmentée et emportera les dépôts qui s'accumulent à l'eau haute, ce qui permettra aux bateaux de passer en toutes saisons. Le barrage est fait de deux rangs de pilotis, placés 6 pieds l'un de l'autre ; les pilotis sont enfoncés à 6 pieds de centre à centre ; l'intérieur est rempli de fascines et pierre, et les côtés sont bordés avec du bois de 3 pouces. Il n'y a aucun doute que cette construction aura l'effet désiré, quoiqu'il sera peut-être nécessaire de la prolonger jusqu'à 1,200 pieds.

Dépense en 1904-05 :—

Gages	$ 2,960	73
Matériaux	1,377	51
Attelages	231	00
Services de remorgueur	710	00
" d'une sonnette	127	50
Divers	35	03
	5,441	77

RIVIÈRE COLOMBIE, ENTRE LES LACS ARROWS.

Après avoir terminé l'ouvrage à Beacon, au mois de novembre 1904, le dragueur Naksup fut engagé, durant le mois de janvier et une partie de février, à creuser un chenal à travers la barre de Two Beacon, pour faciliter le passage de la baare à l'eau basse. Durant la dernière partie de février et tout le mois de mars, l'équipage répara le vieux barrage en aval de Burton, dont quelques 200 pieds avaient été emportés durant l'été de 1904. Le dragueur travailla aussi à Fire Valley, après quoi il fut envoyé à Revelstoke ; il fut tiré à terre à Naksup puis réparé. Une quantité de 19,000 verges cubes de déblai a été enlevée à Beaton. 16,000 v. c. à Two Beacon, et 1,200 v. c. de roc, enlevées par l'équipage furent déposées dans le barrage de Burton.

Dépense en 1904-05 :—

Gages	$ 5,415 43
Provisions	2,089 60
Matériaux	1,167 26
Combustible	526 26
Attelages	189 00
Divers	97 94
Total	9,485 49

RIVIÈRE COQUITLAM.

Les travaux sur cette rivière sont faits dans l'intérêt du commerce de bois, et consistent à nettoyer la rivière des souches, corps d'arbres et autres obstructions, ainsi qu'à fermer les petits chenaux (Sloughs), au moyen de chaînes de havre solidement attachées

Dépense en 1904-05 :—

Gages	$ 1,554 76
Matériaux	819 96
Attelages	17 00
Total	2,391 72

RIVIÈRE DUNCAN.

Les travaux sur cette rivière consistent à couper les branches faisant projection, enlever les souches, corps d'arbres. Un crédit de 2,000 dollars a été demandé pour l exercice prochain, lequel devrait être le dernier des crédits annuels votés à cette fin :

Dépense en 1904-05 :

Gages	$1,350.75
Provisions	307.35
Matériaux	230.22
Service d'un bateau	69.00
	$1.957.32

RIVIÈRE KOOTENAY.

L'ouvrage a consisté à nettoyer la rivière entre Kootenay Landing, lac Kootenay, et Goat River Landing, une distance d'environ 15 milles. Les travaux, commencés le 4 de novembre 1904 furent terminés le 10 décembre,

Les corps d'arbres les plus dangereux furent enfoncés sous l'eau jusqu'à une profondeur de 8 à 10 pieds.

Dépense en 1904-05 :

Gages	$890.00
Provisions	269.93
Matériaux	196.49
Transport	33.75
Service d'un bateau	69.00
	$ 1,459.17

LADYSMITH.

Ce quai a été construit à la demande de la ville de Ladysmith, pour permettre aux steamers côtiers de débarquer avec facilité leurs passagers et leur fret. Le quai est

complet avec entrepôt et approche. Les travaux furent commencés le 15 d'octobre et étaient complétés au 15 de décembre.

La dépense, durant l'exercice financier de 1904-05, a été de $3,976.98.

LANGLEY.

Le quai est une construction solide ; il se compose d'une pile de 40 x 70 pieds au sommet avec plan incliné de 15 pieds de large et 90 pieds de long. Sur le quai est construit un entrepôt de 15 pieds par 30. C'est le genre de construction généralement adopté pour ces petits quais, et la seule différence est dans l'approche qui varie selon les lieux. A Langley, la rive a été fortement endommagée, en avant de la ville, et un crédit a été demandé pour arrêter l'érosion.

Dépense en 1904-05 :

Gages	$ 663.25
Provisions	214.28
Matériaux	1,061.24
Remorqueur	30.00
Combustible	20,00
Total	$1,988.77

MOUNT LEHMON.

Ce quai est semblable à celui de Langley, décrit dans ce rapport. Les travaux furent commencés le 16 de novembre, et le 16 décembre le quai était complété, à l'exception de l'entrepôt qui sera construit l'année prochaine.

Dépense en 1904-05 :—

Gages	$ 560 76
Provisions	96 96
Matériaux	1,252 03
Remorqueur	30 00
Combustible	37 10
Total	$1,976 85

RIVIÈRE THOMPSON, NORD.

Les travaux, qui consistaient à construire un barrage en travers le chenal est de la rivière Jameson, ou Hefly's Rapids, furent commencés le 14 décembre 1904, et terminés au commencement de mars 1905. Le but de ce barrage est d'assécher le lit de la rivière, pour permettre de faire disparaître la chute, au moyen de la mine, et de la répandre sur une longueur d'environ 400 pieds, après quoi le barrage sera enlevé. Nous croyons que ces travaux auront pour effet, non seulement d'améliorer la navigation, mais enlèveront une partie de l'eau du chenal ouest et diminueront les dangers d'érosion, sur le côté ouest de la rivière.

La construction première, en pilotis, a été trouvée trop faible et a dû être renforcée par un ouvrage en caissons. Le barrage a soutenu avec succès la pression de l'eau haute, et résistera, sans aucuns doutes, jusqu'à ce que les travaux d'excavations soient terminés.

Dépense en 1904-05 :—

Gages	$3,161 80
Provisions	1,150 89
Matériaux	964 31
Attelages, chevaux, etc.	1,135 02
Total	$6,412 02

RIVIÈRE SALMON.

Les travaux sur cette rivière s'étendent sur une longueur de 40 milles, à partir de l'embouchure, et nous avons pensé qu'il était préférable de les placer sous le contrôle de deux contre-maîtres. Ils consistent à nettoyer la rivière, enlever les corps d'arbres, branches, etc., redressir les courbes trop accentuées et protéger, à certains endroits, le rivage contre l'érosion ; le tout dans l'intérêt du commerce de bois. La rivière est maintenant navigable pour ce qui concerne la descente des billots.

Les travaux, commencés le 18 d'octobre 1904, furent terminés le 17 de décembre suivant.

Dépense en 1904-05 :—

Gages	$3,733 14
Provisions	869 35
Matériaux	265 50
Attelages, chevaux, etc	106 10
Divers	20 93
Total	$4,995 02

SYDNEY.

Cette construction a été détruite par une tempête du sud-est, le 29 et le 30 d'octobre 1904. L'ouvrage avait été construit solidement, mais le fond était mauvais et le remplissage de pierre insuffisant pour supporter la violence des vents et des vagues. Rien moins qu'une construction en maçonnerie pourrait résister.

Dépense en 1904-05, $6,252.01.

RIVIÈRE SKEENA.

Les travaux sur la rivière Skeena, comprennent l'amélioration de la navigation, entre Kitsilas Canyon et Haselton, une distance de 80 milles, par l'enlèvement des obstructions, tels que cailloux, pointe de roc, etc.; 2me des travaux semblables dans le chenal de North Skeena, par où passent les steamers allant vers le nord, de Port Essington à Port Simpson ; 3me l'enlèvement des souches, corps d'arbres, etc., entre l'embouchure de la rivière et la limite de la marée haute, cette partie où se tient la flotte de pêche pendant la saison de pêche.

Comme la navigation sur la rivière est en assez bon état, vu les travaux déjà faits, nos efforts furent dirigés vers l'enlèvement des corps d'arbres, souches et autres obstructions, autant que nous le permettait l'insuffisance de notre outillage. Ces corps d'arbres sont remplacés, presqu'à tous les ans par d'autres, et il est nécessaire de faire sur cette rivière, comme sur la rivière Fraser, un nettoyage annuel, avant la saison de pêche.

Dans nos rapports antérieurs, nous avons attiré l'attention sur la nécessité qu'il y a de construire un bateau arrache-souches pour le service de cette rivière, au coût d'environ $25,000.

Dépense en 1904-05 :

Gages	$2,844 99
Provisions	1,261 79
Matériaux	777 66
Combustible	520 00
Total	$5,404 44

RIVIÈRE SPALLUMCHEEN.

Durant le dernier exercice financier, l'ouvrage consistait à prolonger les travaux construits l'année précédente, 150 pieds en amont et 250 pieds en aval. Ces travaux consistent en un ouvrage de protection en pilotis, construit en avant de la propriété de la Columbia Flouring Mills Co'y., à Enderby. Les pilotis sont enfoncés sur la ligne de l'eau basse, renforcés par des tirants à des pilotis enfoncés à terre, puis lambrissés à joints ouverts avec du bois de 2 x 8 pouces, et en partie chargés de fascines et pierre pour empêcher l'érosion du rivage. Le reste du remplissage sera fait avec le rebut des scieries, jusqu'au niveau de la rive. Les travaux commencés le 10 de novembre. furent terminés vers la fin de décembre. Un examen fait au mois de février, a démontré que les travaux avaient été faits d'une manière très satisfaisante.

Dépense en 1904-05.

Gages	$ 835 00
Matériaux	819 22
Attelages	273 00
Total	$1,927 22

ILES THETIS ET KUPPER.

Le travail consiste à creuser un chenal, de Claim Bay, à l'est, à Telegraph Harbour, à l'ouest, dans un banc de sable unissant les îles Thetis et Kupper. La longueur du chenal est d'environ 3,000 pieds; il avait été décidé de le creuser 30 pieds de large et 5 pieds de profond, à l'eau basse; mais, un fond de pierre, rencontré à quelques 500 pieds de l'extrémité ouest, au niveau de l'eau basse, nous empêcha de donner au chenal la profondeur voulue. Nous avons néanmoins fait un chenal navigable à l'eau haute. Un dragueur fut engagé spécialement pour faire ce travail, ceux du ministère étant occupés à des travaux plus importants.

Les travaux commencés le 1er d'avril, furent complétés vers la fin de juin.

Dépense en 1904-05 :—

Gages	$2,235 71
Provisions	625 13
Matériaux	630 16
Service du dragueur	1,050 00
" remorqueur	302 50
Combustible	165 25
Eau	35 00
Divers	31 80
Total	$5,075 55

DRAGAGE.

Durant l'exercice financier de 1904-05' nous avons fait du dragage aux endroits suivants :—

NOUVELLE-ÉCOSSE

Barrington Passage, comté de Shelburne.
Cheticamp, comté d'Inverness.
Liverpool, comté de Queen.
Lockeport, comté de Shelburne.
Mabou, comté d'Inverness.
Shelburne (havre), comté de Shelburne.
Sydney, comté de Cap-Breton.
Yarmouth, comté de Yarmouth.

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Georgetown, comté de King.
Montague, rivière, comté de King.
Morrell, rivière, comté de King.
Woods Islands, comté de Queen.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Campbellton, comté de Restigouche.
Dalhousie, comté de Restigouche.
Maguapit et lac French.
Pointe du Chêne, comté de Westmoreland.
Shippegan Gully, comté de Gloucester.
St-Jean havre, comté de St-Jean.
St-Jean, rivière, Heustis wharf.
Washademoak, rivière.
Ackerley quai d'
Cambridge, quai.
Robertson, quai.
Webster, quai.
Westfield, comté de King.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Berthier (en bas), Rivière Barbotte, Belœil, Blanche, Beauharnois, Batiscan, Calumet, Bassin de Châteauguay, Charlemagne, Chambly, Chicoutimi, Como, Doucet's Landing, Graham, Grenville, Ile du Pas' Ile aux Noix, L'Assomption. Lacolle, Murray Bay, Notre-Dame de Pierreville, rivière Ottawa, Pointe Platon, Pentecôte, Québec, Rivière Ouelle, Rigaud, Rivière Jésus, Rivière du Loup, Roberval, Saint-Antoine, Saint-Denis, Saint-Charles, Saint-Aimé, Saint-Jean des Chaillons, Saint-Michel de Bellechasse, Saint-André, Saint-Jean, Saint-Maurice, Sorel, Trois-Rivières, Terrebonne, Ville-Marie, Yamaska.

PROVINCE D'ONTARIO.

Bronte, Cumberland, Collingwood, Cobourg, Goderich, Haileybury, Hamilton, Hawkesbury Kaministiquia (rivière), Kincardine, Kingston, Midland, New Liskeard, Neebing (rivière), Owen Sound, Penetanguishene, Pickering, Pointe Edouard, Port Arthur, Port Bruce, Port Burwell, Port Stanley, Port Hope, Rondeau, Sarnia, Saugeen (rivière), Trent (rivière), Trenton, Waubanshene et Fesserton, Wolfe (île), Whitby, Wiarton.

DRAGAGE.

NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGAGE A BARRINGTON PASSAGE, COMTÉ DE SHELBURNE.

Barrington est un port de mer dans le comté de Shelburne, quatre milles à l'ouest de Barrington-Head, 165 milles au sud-ouest d'Halifax. La population s'occupe de pêche et d'agriculture.

Il n'y a pas de quai dans le district ayant une profondeur d'eau suffisante pour flotter un vaisseau à mer basse, et le fond est si dur qu'il n'est pas considéré comme avantageux d'y faire du creusage.

Après avoir fait un examen des environs, on décida de creuser le chenal Sherrow, un mille à l'est du quai de Robertson. En 1888-89, le dragueur "Canada" enleva 11,745 verges cubes de déblais ; en 1889-90, on creusa le chenal, de son embouchure jusqu'à l'endroit où le quai public est maintenant construit, et on creusa aussi un bassin pour permettre aux vaisseaux de tourner et de rester à flot à mer basse. En 1891-92, le quai étant achevé ; le dragueur "St. Lawrence" creusa le bassin à 13 pieds à l'eau basse ; 4,375 verges cubes de déblais furent enlevées. En 1898-99, le dragueur "Canada" améliora le chenal, en y enlevant 12,780 verges cubes de déblais.

En 1903-04, le dragueur "Canada" travailla à cet endroit du 1er septembre au 15 décembre, et enleva 12,910 verges cubes de vase, au coût de 44.92 centins par verge cube.

Du 8 de juillet au 30 novembre 1904, le dragueur "Canada" continua le travail et enleva une quantité de 32,490 verges cubes, au coût de 24.62 centins par verge cube. Le montant total de creusage fait dans le chenal Sherrows est de 61,020 verges cubes, au coût de $17,612.09.

Du 1er au 9 de décembre, le "Canada" enleva 1,890 verges cubes, au coût de 25.59 centins par verge.

CHETICAMP.

Le dragueur "Geo. McKenzie" travailla à cet endroit du 1er au 8 de juillet 1904, et enleva 1,250 verges cubes de sable et gravier, au coût de 45.78 centins par verge. Le dragueur "Cape Breton" travailla aussi du 1er au 26 de juillet, et enleva 6,405 verges cubes de sable et gravier au coût de 28.46 centins par verge.

Le montant total de creusage fait à cet endroit, au 30 juin 1905, est de 206,275 verges cubes, au coût de $71,409.02.

DRAGAGE À LIVERPOOL.

La ville de Liverpool, au fond de la baie du même nom, sur la côte sud-est de la Nouvelle-Écosse, est dans le comté de Queen, et a une population d'environ 2,500 habitants ; prenant le village de Milton, 2 milles plus en amont de la rivière, et où se trouvent d'importants moulins à scie, cette population atteint environ 4,000 âmes. Ces endroits font un commerce considérable avec Halifax, les Etats-Unis et les Indes occidentales. Le port de Liverpool n'est jamais congelé. Les grandes mers montent de 8 pieds, les mortes-mers de 5 pieds.

Pour entrer dans la baie il est nécessaire d'avoir un pilote.

Du 14 au 25 avril, le dragueur "Canada" travailla à cet endroit et enleva 1,260 verges cubes de vase, au coût de 44.61 centins par verge cube.

Le montant total de creusage fait à Liverpool est de 82,230 verges cubes au coût de $31,944.10.

DRAGAGE À LOCKEPORT.

Le dragueur *Canada* travailla à cet endroit du 8 au 30 de juin, et enleva 5,040 verges cubes de matières, au coût de 19.04 centins par verge.

DRAGAGE À MABOU.

La rivière Mabou coule à travers le comté d'Inverness dans une direction nord-ouest, et vient se jeter dans le golfe Saint-Laurent, à environ six milles de Port Wood. De l'embouchure au pont, une distance de trois milles et demi, la rivière ressemble à un lac des montagnes d'Ecosse ; sa largeur est, à cet endroit, de trois quarts de mille. A part du cours principal, il y a deux petites branches venant de l'est. Le havre est quelques fois dangereux à entrer, la force de la marée est souvent de 4 à 6 nœuds à l'heure.

Les grandes mers montent de 4 pieds, les mortes mers de 2 pieds.

L'entrée était anciennement à l'extrémité sud d'une barre de sable, sur laquelle il n'y avait que quatre pieds d'eau, à marée basse. A partir de cette barre, sur une distance d'environ 400 verges, le chenal courait dans une direction E.S.E., tournait alors au nord, suivant le côté intérieur des dunes de sable, puis tournant abruptement vers le sud-est, conduisait, après un cours d'environ 1,400 verges, dans un beau bassin d'environ deux milles et demi de long et de un quart à un demi mille de large.

Après examen, le ministère décida de fermer ce chenal et d'en ouvrir un autre, plus court et plus droit, à l'extrémité nord de la barre.

En 1871, des travaux de protection furent construits le long de ce chenal.

Durant le dernier exercice financier, le dragueur 'Cape Breton' travailla à cet endroit du 27 de juillet au 20 de novembre, dans la rivière et sur la barre extérieure, creusant à une profondeur de 16 pieds. Une quantité de 67,725 verges cubes de pierre, gravier, sable et partie de la coque d'un vieux vaisseau furent enlevées, au coût de 10.72 centins par verge.

Le montant total de creusage fait à cet endroit est de 201,477 verges cubes, au coût de $60,237, non compris le prix du premier contrat.

DRAGAGE A PICTOU.

Le port de Pictou, comté de Pictou, est le plus beau port de la rive sud du golfe Saint-Laurent, à l'est de Gaspé. Les mines de charbon de grande valeur et les carrières de pierre du voisinage, ainsi que ses campagnes fertiles et contenant une population nombreuse, augmentent son importance.

Sur le côté nord du port, sur la pente d'un coteau, se trouve la ville de Pictou, en face de laquelle le port se divise en trois bras, à la tête desquels sont les rivières de l'Est, du Milieu et de l'Ouest. Pictou est le terminus oriental d'un embranchement de l'Intercolonial, et de l'embranchement Oxford et Pictou, et est à 113 milles au nord-est d'Halifax. Elle est bien bâtie, possède plusieurs bons magasins, hôtels, succursales de banque, manufactures, scieries, fonderies, ateliers de machines, cours à bois, marbreries, carrières et autres industries. Aussi, une académie, une bibliothèque, une salle maçonnique, plusieurs églises, etc. Pictou a une population d'environ 3,500, et fait un commerce considérable ; la quantité de charbon qu'elle exporte annuellement est très grande. La Compagnie de navigation de l'Ile du Prince-Edouard fait de Pictou le terminus de la course de leurs navires, et les vaisseaux des autres lignes y font escale.

Le ministère a fait du dragage sur différents points du port de Pictou, afin de faciliter le commerce maritime, etc.,—améliorant les approches des quais et augmentant la profondeur des mouillages à leur pourtour. Pictou a un plan incliné avec deux berceaux, capable de recevoir les gros vaisseaux, et des ouvriers habiles pour les radouber.

Endroits, dans le havre de Pictou, où le ministère a fait du creusage.

Quai de l'Acadia Coal Company.
Albion Mines.
Rivière de l'Est.

Quai de la Halifax Coal Company.
Quai du marché public.
Quai du chemin de fer.
Débarcadère du chemin de fer.
Débarcadère "Pictou Steam Ferry."
Barre de Pictou.
Quai de Hogg, Craig & Co.
Quai de Burnham & Morrell.
Vail Colliery.
Chenal Granton.
Chenal New-Glasgow.
Rivière du Centre (Middle River).
Quai Dwyer.
Rivière de l'Est, Intercolonial Coal Mining Co.

Durant le dernier exercice financier, le dragueur *St. Lawrence* travailla sur la barre, à l'entrée du havre, du 1er de juillet au 2 d'août, et enleva 17,150 verges cubes de sable et gravier, au coût de 10·83 centins par verge cube. Le même dragueur creusa au quai du marché, du 3 au 31 d'août, et enleva 14,000 verges cubes de vase, au coût de 11·41 centins par verge.

Le montant total de creusage fait à Pictou, au 30 de juin 1905, est de 559,416 verges cubes, au coût de $152,357.38.

DRAGAGE DANS LE HAVRE DE SHELBURNE.

Le dragueur *Canada* creusa à cet endroit, du 26 avril au 7 de juin, et enleva 7,320 verges cubes de roc, gravier, sable et vase, au coût de 35·59 centins par verge.

DRAGAGE À SYDNEY.

Le port Sydney est sur la côte nord-est du Cap-Breton. Son embouchure est large de 3 milles ; mais à 5 milles en dedans du phare, sur la pointe Plate, le chenal navigable se contracte à une largeur d'un demi-mille entre les deux barres de sable et galets qui s'étendent à partir du rivage de chaque côté. En dedans de ces barres, le port se divise en deux bras, appelés bras de l'ouest et bras du sud. Le port est facile à atteindre et peut recevoir n'importe quel nombre de gros vaisseaux, sûrement. Il est fermé par la glace, entre la fin de décembre est le commencement de mai.

La ville de Sydney est sur le côté du bras sud, et le lieu d'embarquement du charbon de plusieurs mines.

Sydney-nord, distant de 5½ milles, est sur le côté nord du bras ouest, et aussi le point d'expédition de grandes quantités de charbon. Le mouillage est abrité par la barre du nord ; les vents du nord-ouest jettent une forte mer sur la barre et amènent le sable dans le havre.

Du 21 de novembre 1904, au 4 de janvier 1905, et du 27 d'avril au 4 de juin, et du 12 au 16 de juin 1905, le dragueur 'Cape Breton' creusa, à une profondeur de 27 pieds, le long et en avant des jetées de la 'Nova Stotia Steel & Coal Company, à Sydney-nord, et enleva 39,300 verges cubes de vase, pierre, sable, etc, au coût de $6,495.47 ou 16·52 centins par verge. Du 21 au 24 de juin 1905, (en partie) le même dragueur enleva un dépôt de lest, vis-à-vis du plan incliné du chantier de radoub, 2,205 v.c., au coût de $165.65 ou 7·57 centins par verge. Du 5 au 10 de juin, il enleva un vieux quai, en avant du vieux plan incliné, 2,625 verges cubes, au coût de $364.03, ou 36·86 centins par verge.

Le 20, 21, 24 et 30 de juin, le dragueur enleva 1365 verges cubes de glaise, pierre et vase en avant du quai Ingraham, au coût de $180.71, ou 13-23 centins par verge ; et le 26 de juin, en avant du quai Salter, il enleva 1155 verges cubes de sable, vase et gravier, au coût de $66.85, ou 5,96 centins par verge. Du 17 au 20 juin, il creusa, par moments, en face du quai de Vooght, et enleva 1,470 v.c. de vase, etc, au coût de $204.52, ou 13-91 centins par verge.

DRAGAGE À YARMOUTH.

Ce comté est à l'extrémité ouest de la Nouvelle-Ecosse, sur le bord de l'Atlantique, et est traversé par la rivière Tusket. Les côtes sont très accidentées dans les profondeurs, et la surface est composée de montagnes, rivières et lacs. La superficie de ce comté est de 752 milles carrés. Yarmouth est un port de mer et une ville qui est le chef-lieu du comté de ce nom. Il est situé dans une petite baie, à 88 milles d'Annapolis et 205 milles au sud-ouest de Halifax. Les campagnes environnantes de cette ville sont très fertiles et bien cultivées. Il y a dans Yarmouth de magnifiques édifices publics, tels qu'églises, maisons d'éducation, banques, douane, bureau de poste, hôtels.

Le chenal conduisant aux quais est étroit et sinueux mais bien indiqué par des bouées et des poteaux. Le mouillage en dedans de l'île de Bunker est sûr dans tous les vents. Le chenal a été fréquemment dragué depuis 1878.

Les opérations de draguage, qui avaient été commencées depuis depuis nombre d'années et qui avaient été interrompues, furent continuées. Les travaux consistèrent à élargir, creuser ou à améliorer le chenal à partir d'en avant de la ville jusqu'en eau profonde du chenal ; et il s'est fait un bon montant d'ouvrage jusqu'à une profondeur de 16 pieds au niveau de la marée basse des grandes mers, en général, et la navigation a été grandement améliorée.

Du 1er au 7 juillet, le dragueur travailla, quand la marée le permettait, au plan incliné du chantier de radoub et au quai, et enleva 810 verges cubes de vase, etc, au coût de 40·24 centins par verge.

Le montant total de creusage fait à Yarmouth, au 30 juin 1905, est de 421,765 v.c., au coût de 114,960.77.

Les grandes mers montent de 16 pieds, les mortes mers de 13 pieds.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGAGE A GEORGETOWN, COMTÉ DE KING.

Le dragueur 'Prince-Edouard' travailla à cet endroit du 9 au 23 de mai, 1905, et enleva 2,205 verges cubes de vase etc., au coût de 60.26 centins par verge.

DRAGAGE A LA RIVIÈRE MONTAGUE.

Le dragueur 'Prince-Edouard' travailla dans la rivière Montague du 23 de mai au 30 de juin 1905, et enleva 10,620 verges cubes de vase et vieux bois, au coût de 3.92 centins par verge.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE MORRELL, COMTÉ DE KING.

Le draguenr 'Prince-Edouard' travailla à cet endroit du 1er de juillet au 12 d'août 1904, creusant un chenal à travers barre, vers le pont du chemin de fer, et enleva 14,580 verges cubes de vase, au coût de 21.31 centins par verge.

DRAGAGE A WOOD-ISLANDS.

Le dragueur 'Prince-Edouard' travailla à cet endroit du 13 d'août au 19 de novembre 1904, et enleva 5,625 verges cubes de sable, au coût de $167.17 par verge. Les mois de mai, juin, juillet et août sont les mois les plus favorables pour creuser à cet endroit.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE A CAMPBELLTON.

Du 8 au 18 de juin, une quantité de 1,750 verges cubes a été enlevée des abords du quai, au coût de 35.47 centins par verge.

Le montant total du creusage fait dans la rivière Restigouche est de 142,911 verges cubes, au coût de $30,144.67.

DRAGAGE A DALHOUSIE.

Dalhousie est un port d'entrée et le chef-lieu du comté, situé à l'embouchure de la rivière Restigouche, dans la Baie-des-Chaleurs, à 272 milles au nord de Saint-Jean.

En face de la ville est le port, bien abrité par l'île Dalhousie et une autre petite île, à l'ouest de la première. L'ancrage est bon, et il y a neuf brasses d'eau sur le mouillage.

Il se fait un commerce considérable de conserves de saumon et de homard, ainsi que de bois de commerce. Population, environ 800 âmes.

Ce ministère fit du creusage à Dalhousie, dans la rivière Restigouche, en 1888-89-90. En premier lieu les travaux furent faits à la Traverse, entre Dalhousie et Campbellton ; plus tard, on creusa entre les quais, à Dalhousie.

Les grandes mers montent de 9 pieds, les mortes mers de 6 pieds.

Du 26 de mai au 7 de juin, et du 19 au 30 de juin, le ministère a fait faire du creusage à la Traverse ; 8,050 verges cubes de matières ont été enlevées, au coût de 18.43 centins par verge.

DRAGAGE À MAQUAPIT ET FRENCH LAKE.

Du 6 au 11 de novembre, le dragueur travailla à Maquapit et French Lake, tributaires du Grand lac, et enleva 12,915 verges cubes de vase et sable, au coût de 15.48 centins par verge.

DRAGAGE À LA POINTE-DU-CHÊNE, COMTÉ DE WESTMORELAND.

La Pointe-du-Chêne, sur le détroit de Northumberland, est le terminus de l'embranchement de l'Intercolonial à Shédiac, 2 milles de distance. Il y a de longs quais pour le commerce maritime et des fanaux d'alignement sur l'île de Shédiac (à l'entrée) et sur la tête du quai.

Les vapeurs de la Compagnie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard circulent tous les jours entre ce port et Summerside, I.P.-E., pendant que la navigation est ouverte, et raccordent avec les trains du chemin de fer. Il y a aussi plusieurs magasins, deux ou trois hôtels, des bureaux de télégraphe et de messageries, etc., et une population d'environ 250. Ici, se trouve le port de Shédiac, le plus facile à entrer et à sortir, sur cette partie de la côte. Il est supérieur à Bouctouche et à Cocagne, en profondeur sur la barre, et plus étendu que le dernier. Le mouillage pour les vaisseaux tirant de 12 à 17 pieds étant long de $\frac{3}{4}$ de mille et large de 2 à 3 encâblures, est bien abrité. La contrée autour de Shédiac est fertile et bien habitée. L'amélioration du chenal depuis la Pointe-du-Chêne vers l'intérieur et le long des jetées, par le dragage, a occupé l'attention du ministère pendant plusieurs années. En 1874-75, le *Canada* y a travaillé, de même qu'en 1882-83 et en 1883-84, et en 1890-91, le dragueur *St. Lawrence ;* ils ont enlevé en tout, jusqu'à cette date, 69,700 verges cubes, au coût de $21,125.92. On a obtenu 15 pieds d'eau à marée basse des grandes mers. Les grandes mers montent 4 pieds ; les petites, 2.

Le dragueur *Cape Breton* a été engagé ici du 1er au 30 novembre 1902, et du 11 mai au 30 juin 1903, à compléter un chenal profond de 15 pieds, large de 100 pieds à

mer basse, de la ligne des fanaux de l'île de Shédiac à l'extrémité extérieure du quai public, ainsi qu'un bassin en avant du quai, profond de 19 pieds à mer basse, long de 360 pieds large de 140 pieds, enlevant 40,110 verges cubes, au coût de $4,915.80, ou de 12.25 centins la verge.

Du 1re au 17 juillet 1903, le dragueur *Cape Breton* compléta l'ouvrage, et enleva 8,295 verges cubes de sable et de vase, au coût de 20.55 centins par verge cube.

Le dragueur *St. Lawrence* travailla à cet endroit du 1er de septembre au 6 d'octobre 1904, et du 26 avril au 25 de mai 1905, creusant le chenal et les abords des quais, et enleva 41,650 verges cubes de matières, au coût de 14.10 centins par verge.

Le montant total de creusage fait à Pointe-du-Chêne est de 182,980 verges cubes, au coût de $42,162.18.

DRAGAGE À SHIPPEGAN GULLEY, COMTÉ DE GLOUCESTER.

Shippegan Gulley, un passage entre l'île Shippegan et la terre ferme, est situé sur le côté ouest du golfe Saint-Laurent, à trois milles au sud est du village de Shippegan et 65 milles à l'est de Bathurst, le chef-lieu du comté.

Du 9 de juillet au 30 d'octobre 1904, et du 8 de mai au 30 de juin 1905, le dragueur 'Geo Mckenzie' travailla à cet endroit, redressant le chenal, et enleva 26,090 verges cubes de matières, au coût de 38.61 centins par verge.

DRAGAGE À SAINT-JEAN.

La ville de Saint-Jean, la métropole commerciale de la province, est avantageusement située sur l'estuaire de la rivière Saint-Jean, une des rivières les plus remarquables de l'Amérique. Un des traits caractéristiques de cette rivière est ce que nous sommes convenus d'appeler ses chutes reversibles, ou chutes de marée. Le chenal, environ 400 verges de long, se retrécit en une gorge de 80 verges de large, et présente le spectacle imposant, à tous les jours d'une chute reversible. Ce phénomène est occasionné par les marées. A l'eau basse le niveau de l'eau dans la rivière est 15 pieds au-dessus du niveau dans le havre, les marées montent de 27 pieds, ce qui donne à marée haute, 12 pieds de plus dans le havre que dans la rivière et forme deux chutes par marée, une chute coulant vers la rivière et une autre vers le havre. Deux ponts traversent la rivière à cet endroit.

Ce ministère a fait du creusage dans le havre à plusieurs endroits : au quai de la Anchor Line, au quai de l'Intercolonial, etc.

Du 1er de juillet au 5 de septembre et du 6 octobre au 14 décembre, et du 18 au 31 décembre 1904, et du 1er au 9 de janvier et du 7 avril au 30 de juin, le dragueur 'New Dominion' travailla dans le port d'hiver, creusant les fondations des nouvelles jetées, et enleva 58,835 verges cubes de vase, sable, cailloux, etc., au coût de 19.37 centins par verge. Ce dragueur creusa à Partridge Island, du 6 de septembre au 8 octobre, et le 15 et 16 de décembre, enlevant 4,475 verges cubes de pierre, gravier et sable, au coût de 49,77 centins par verge.

Le dragueur 'New Brunswick' travailla aussi du 19 novembre au 31 décembre 1904, du 1er de janvier au 3 février, et du 10 d'avril au 30 de juin 1905, et enleva 20,130 verges cubes de vase, bois, etc., au coût de 43.49 centins par verge.

Le montant total du creusage fait dans le port d'hiver et le chenal est de 401,926 v. c., au coût de $78,467.40.

DRAGAGE AU QUAI HEUSTIS, RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Du 17 au 23 d'août, le dragueur travailla en avant du quai Heustis, rivière Saint-Jean, et enleva 270 verges cubes de vase, au coût de 78·77 centins par verge.

DRAGAGE AU QUAI ACKERLY, WASHADEMOAK.

Du 23 de juillet au 16 d'août, le dragueur *New Brunswick* travailla en avant du quai Ackerly, Washademoak, et enleva 4,840 verges cubes de vase, au coût de 20·56 centins par verge.

DRAGAGE AU QUAI CAMBRIDGE, WASHADEMOAK.

Du 1er au 22 de juillet, le dragueur creusa en avant de ce quai, et enleva 2,900 verges cubes de vase, au coût de 37·01 centins par verge.

DRAGAGE AU QUAI ROBERTSON, WASHADEMOAK.

Du 21 de septembre au 3 d'octobre, le dragueur creusa au quai Robertson, et enleva 5,750 verges cubes de vase, au coût de 7·34 centins par verge.

DRAGAGE AU QUAI WEBSTER, WASHADEMOAK.

Du 24 août au 20 septembre, et le 4 et 5 d'octobre, le dragueur *New Brunswick* travailla en avant du quai Webster, et enleva 5,900 verges cubes de vase, au coût de 15·29 centins par verge.

DRAGAGE A WESTFIELD.

Du 12 au 19 de novembre, le dragueur travailla en avant du quai de Westfield, sur la rivière Saint-Jean, et enleva 1,300 verges cubes de vase, au coût de 27·86 centins par verge.

DRAGUEURS—PROVINCES MARITIMES.

DRAGUEUR "ST. LAURENCE".

Du 1er de juillet 1904 au 2 d'août, le dragueur *St. Laurence* travailla sur la barre à l'entrée du havre de Pictou, creusant 19 pieds de profondeur; du 4 au 31 d'août, il creusa le chenal et les abords du quai du marché de Pictou. Le 1er de septembre il fut envoyé à la Pointe-du-Chêne, comté de Westmoreland, ou il travailla jusqu'au 6 décembre 1904, creusant les abords du quai de l'Intercolonial, le bassin et le chenal. A cette dernière date il fut mis en hivernement, à la Pointe-du Chêne. Durant l'hiver, la coque, les engins, machineries, etc., furent réparés. Des dragues neuves furent posées, ainsi qu'un cylindre pour l'appareil à vapeur du gouvernail. Le 26 d'avril il recommença le travail jusqu'au 25 de mai, alors qu'il fut envoyé à Campbellton, où il travailla jusqu'au 17 de juin; du 19 au 30 de juin, il creusa à la Traverse, entre Dalhousie et Campbellton.

DRAGUEUR "CANADA."

Du premier de mai au 7 de juillet, le dragueur 'Canada' travaillé à Yarmouth, au plan incliné du chantier de construction navale et au quai de Yarmouth & Boston Steam Ships Co'y; à cette dernière date il fut envoyé à Sherrows Channel, comté de Shelburne N.E. oú il creusa le chenal, du 8 de juillet au 30 de novembre, Du 30 de novembre au 19 de décembre, il travailla à Barrington Passage. Il fut alors mis en hivernement à Liverpool; sa machinerie fut réparée et sa coque peinturée et nettoyée. Du 14 au 25 avril il travailla à Liverpool; il fut envoyé à Shelburne, où il creusa dans le havre, du 26 d'avril au 7 de juin 1905; du 8 au 30 de juin, le dragueur creusa à Lockeport.

DRAGUEUR "NEW DOMINION."

Au premier de juillet 1904, le dragueur "New Dominion" travaillait dans le port d'hiver de Saint-Jean, où il demeura jusqu'au 5 de septembre; du 6 de septembre au 8 d'octobre, il travailla à Partridge Island, à l'entrée du havre. Du 9 d'octobre au 14 de décembre, il continua son travail dans le port d'hiver; le 15 et le 16 de décembre il retourna travailler à Partridge Island, et le 18 il revint prendre son travail dans le port

d'hiver, où il creusa jusqu'au 9 de janvier. alors qu'il suspendit son travail pour subir les réparations nécessaires. Le 7 d'avril, il recommença à travailler dans le port d'hiver et continua jusqu'au 30 de juin 1905.

DRAGUEUR "PRINCE EDWARD."

Le 1er de juillet, le dragueur "Prince Edward" était à Morrell, comté de King, I. P. E. engagé à creuser un chenal à travers la barre à l'entrée de la rivière Morrell, et le 15 d'août, après avoir complété ce travail, il fut envoyé à Wood Islands, comté de Queen I. P. E., où il travailla jusqu'au 19 de novembre.

Le dragueur fut envoyé à Charlottetown, puis à Georgetown, où il arriva le 1er de décembre et commença immédiatement à se préparer pour le travail ; mais le mauvais temps l'en empêcha, et il fut mis en hivernement. Durant l'hiver le dragueur et ses chalands furent réparés, et le 9 de mai commençait le travail au quai de la Reine, à Georgetown, où il travailla jusqu'au 22 du même mois. Du 23 de mai au 30 de juin il travallla dans la rivière Montague, à différents endroits.

DRAGUEUR "GEORGE MCKENZIE."

Le 1er juillet, le dragueur *George McKenzie* était à Cheticamp, comté d'Inverness, où il continua à travailler jusqu'au 8 du même mois, alors qu'il fut envoyé à Shippegan, comté de Gloucester, N.-B,, où il creusa un chenal à l'entrée du havre ; le 20 d'octobre, il fut mis en hivernement, à Lamèque.

Les réparations nécessaires furent faites au dragueur, durant l'hiver. Le 8 de mai il reprit l'ouvrage et continua à travailler jusqu'au 30 de juin 1905.

Vu la distance considérable qu'il faut remorquer les chalands, un autre remorqueur fut engagé, le *St. Nicholas*, la propriété de J. B. Snowball Company, Ltd.

DRAGUEUR "CAPE BRETON."

Ce dragueur travailla dans le chenal de Cheticamp, comté d'Inverness, N.-E., du 1er au 26 de juillet 1904, alors qu'il fut envoyé à Mabou, où il travailla du 29 de juillet au 20 de novembre, creusant un chenal à travers la barre extérieure, lorsque le temps était favorable, et creusant dans le havre lorsque le temps était mauvais. Du 21 de novembre au 4 de janvier 1905, il travailla à Sydney-nord, aux quais de la *Nova Scotia Steel and Coal Co*, après quoi il fut mis en hivernement.

Durant l'hiver, les deux dragues (godets) furent réparées, les engins défaits et réparés, et des réparations faites aux machines, bouilloires coques et chalands.

Le dragueur repris l'ouvrage au quai de la compagnie le 27 d'avril et continua jusqu'au 4 de juin : du 5 au 10 de juin, il enleva un vieux quai, et du 12 au 16, il compléta le travail aux quais de la compagnie. Du 17 au 20, il travailla au quai Vooght, et du 21 au 30, aux quais Ingraham, Salter, et enleva un dépôt de lest dans le havre.

DRAGUEUR "NEW BRUNSWICK."

Au commencement de l'exercice financier de 1904-05, le dragueur *New Brnnswick* travaillait au quai de Cambridge, Washedemoak, comté de Queen, où il demeura jusqu'au 22 de juillet. Du 23 de juillet au 16 d'août il travailla au quai Asherly ; du 17 au 23 d'août au quai Heustis ; du 24 d'août au 4 septembre et le 5 octobre, au quai Webster ; du 6 au 11 d'octobre, aux lacs Maquapit et French. Du 12 au 18 novembre, au quai de Westfield, sur la rivière Saint-Jean ; du 19 de novembre au 3 février 1905, il travailla au port d'hiver de Saint-Jean, après quoi il fut réparé ; le 10 d'avril il reprit le travail au même endroit, où il était encore le 30 de juin 1905.

REMORQUEUR "CRICKET."

Ce remorqueur, la propriété du ministère, accompagnait le dragueur *New Brunswick* sur la rivière Saint-Jean, Washademoak, et les lacs Maquapit et French. Il n'a pas travaillé depuis le 19 d'octobre, n'étant pas assez puissant pour le travail du port d'hiver de Saint-Jean. Une nouvelle coque est nécessaire.

REMORQUEUR "RONA."

Ce remorqueur, la propriété du ministère, a accompagné le dragueur *Geo. McKenzie* jusqu'au 20 d'octobre, alors qu'il fut envoyé à Saint-Jean pour servir le dragueur *New Brunswick*, et oû il travailla du 19 de novembre au 3 février 1905. Il fut alors réparé et reprit le travail qu'il continua jusqu'au 24 avril, alors qu'il fut envoyé à Shippegan pour servir le dragueur *Geo. McKenzie.*

Mémoire des quantités enlevées par les différents dragueurs du ministère des Travaux publics. dans les provinces maritimes, durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905 :—

	Verges cubes.
"St. Lawrence"	82,600
"Canada"	48,810
"New Dominion"	63,310
"Prince Edward"	33,030
"Geo. McKenzie"	27,340
"Cape Breton"	122,250
"New Brunswick"	53,105
	430,445

RÉPARATIONS AUX DRAGUEURS, ETC.

Prvinces maritimes.

Les dépenses suivantes ont été faites pour réparations et renouvellements à l'outillage, durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

"St. Lawrence"	$2,001 78
"Canada"	5,468 78
"New Dominion"	2,037 72
"Prince Edward"	4,796 85
"Geo. McKenzie"	831 12
"Cape Breton"	2,054 80
"New Brunswick"	1,981 14
Remorqueur "Cricket"	Nil
Remorqueur "Rona"	1,102 44

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Ce qui suit est une description sommaire du matériel de dragage possédé et exploité par le ministère des Travaux publics dans les différentes parties des provinces maritimes.

Le dragueur ascenseur St. Lawrence (coque en acier).

Longueur totale—175 pieds.
Bau—30 pieds.
Tirant d'eau lorsque chargé (en arrière)—13.5 pieds.
Tirant d'eau lorsque chargé (en avant)—8.5 pieds.

La plus petite profondeur où il puisse opérer (échelle de 32 dragues lâchée 30 pieds de la proue)—8.5 pieds.

La plus grande profondeur où il puisse opérer (échelle lâchée 40 pieds de la proue)—28.0 pieds.

Capacité des godets—350 verges cubes.

Vitesse (non chargé)—6 à 7 milles à l'heure.

Vitesse (lorsque chargé)—3 à 4 milles à l'heure.

Quantité moyenne de dragage dans matière dure—350 à 700 verges cubes.

Quantité moyenne de dragage dans terre ordinaire—750 à 1,000 verges cubes.

Quantité moyenne de dragage dans terre molle—1,050 à 1,400 verges cubes.

Le dragueur ascenseur Canada (coque en acier).

Longueur totale—130 pieds.

Bau—20 pieds.

Tirant quand chargé (en arrière)—11.5 pieds.

Tirant quand chargé (en avant)—7.0 pieds.

La plus petite profondeur d'opération—7.0 pieds.

Plus grande profondeur d'opération (échelle de 24 seaux)—16.0 pieds.

Capacité des godets—90 verges cubes.

Vitesse (non chargé et nouvellement peint)—6 à 7 milles à l'heure.

Vitesse (chargé)—3 à 4 milles à l'heure.

Quantité journalière de dragage (matière dure)—180 à 270 verges cubes.

Quantité journalière de dragage (matière ordinaire)—180 à 360 verges cubes.

Quantité journalière de dragage (matière molle)—360 à 450 verges cubes.

Le dragueur à cuiller New Dominion (coque en bois).

Longueur totale—90 pieds.

Bau 28 pieds.

Tirant—28 pieds.

Plus grande profondeur d'opération—21 pieds.

Quantité journalière de dragage (matière dure)—300 verges cubes.

Quantité journalière de dragage (matière ordinaire)—450 verges cubes.

Quantité journalière de dragage (matière molle)—600 à 700 verges cubes.

Nombre de chalands de dragage ou barges employés—3.

Le dragueur à cuiller Prince Edward (coque en bois).

Longueur totale—80 pieds.

Largeur—28 pieds.

Tirant—6 pieds.

Plus grande profondeur d'opération—21 pieds.

Quantité journalière de dragage (matière dure)—300 verges cubes.

Quantité journalière de dragage (matière ordinaire)—500 verges cubes.

Quantité journalière de dragage (matière molle)—600 à 700 verges cubes.

Nombre de chalands de dragage ou barges employés—3 verges cubes.

Le dragueur à cuiller George McKenzie (coque en bois).

Longueur—90 pieds.

Bau—28 pieds.

Tirant—6 pieds.

Plus grande profondeur d'opération—22 pieds.

Quantité journalière de dragage (matière dure)—350 verges cubes.

Quantité journalière de dragage (matière ordinaire)—500 verges cubes.

Quantité journalière de dragage (matière molle)—600 verges cubes.

Le dragueur à cuiller Cape Breton (coque en acier).

Longueur—91 pieds.
Bau—36 pieds.
Tiraht—7½ pieds.
Plus grande profondeur d'opération —34 pieds.
Quantité journalière de dragage (matière dure)—1,000 verges cubes.
Quantité journalière de dragage (matière ordinaire)—1,500 verges cubes.
Quantité journalière de dragage (matière molle)—2,000 verges cubes.
Nombre de barges employées (chacune d'une capacité de 210 verges cubes)—2.

Le dragueur à mâchoires (Clam Shell) "New Brunswick" (coque en bois).

Longueur—90 pieds.
Bau—25 pieds.
Tirant—2½ pieds.
Plus grande profondeur d'opération—17 pieds.
Quantité journalière de dragage (matière dure)—180 verges cubes.
Quantité journalière de dragage (matière ordinaire)—300 verges cubes.
Quantité journalière de dragage (matière molle)—450 verges cubes.
Nombre de chalands employés—3.

Remorqueur "Cricket".

Bau—7.3 pieds.
Tirant—3.10 pieds.
Force—4 chevaux-vapeur.

Remorqueur "Rona".

Longueur—85 pieds.
Bau—19.3 pieds.
Tirant—8 pieds.
Force—4 chevaux-vapeur.
Une sonnette, machine et chaudière adaptées sur chaland.
Un arrache-pierre, engin, etc.

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES.

Classification des déboursements des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

DRAGUEUR "ST. LAWRENCE."

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	483 33	483 33	492 16	476 89	483 33	491 54	356 41	269 33	276 52	453 13	553 96	660 00	5,479 93
Charbon	157 50	244 50	136 50			557 25						878 50	1,974 25
Provisions		318 56	199 05	121 82	146 86	108 45	167 27				101 74	389 92	1,553 67
Munitions		13 31			7 15					4 50		147 69	172 65
Equipement			193 68			4 89					15 25	97 03	310 85
Eau			16 13	1 50	8 00	7 50	6 00				23 00	6 40	68 53
Réparations						347 56		333 97	33 00			5 00	719 53
Pilotage	78 00	81 00	85 49	78 00	78 00								400 49
Quaiage		34 00	6 00										40 00
Divers	60 00	5 35	18 82	12 50	3 19	7 10	1 50	1 93		12 14	47 63	12 61	182 77
Totaux	778 83	1,180 05	1,147 83	690 71	726 53	1,524 29	531 18	605 23	309 52	469 77	741 58	2,197 15	10,902 67
Frais d'ouvrage	778 83	1,180 05	1,147 83	690 71	726 53	1,176 73	121 50	Nil.	Nil.	469 77	741 58	2,192 15	9,225 68
Réparat. ordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	5 00	5 00
" extraordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	347 56	409 68	605 23	309 52	Nil.	Nil.	Nil.	1,671 99
Totaux	778 83	1,180 05	1,147 83	690 71	726 53	1,524 29	531 18	605 23	309 52	469 77	741 58	2,197 15	10,902 67

DRAGUEUR "CANADA."

Salaires	428 01	430 67	430 00	430 00	429 65	377 17	222 00	225 95	232 00	367 19	422 26	453 36	4,448 26
Charbon	233 96	833 93			404 84				36 60	259 65		715 17	2,484 15
Provisions	73 90	29 20	159 09	93 09	108 21	61 46				90 61	6 70	168 66	790 92
Munitions	16 14			11 83	2 55	25 84	31 62		0 13	12 72	91 68	36 32	228 83
Equipement	36 85	124 00	10 00						3 49		3 00	86 43	263 77
Eau		12 30	22 50	45 30	21 00	5 40			5 00	2 00		17 45	130 95
Réparations	66 70	10 65	17 37		8 72	28 47	109 14	14 00	1,999 59	688 04	141 69	66 12	3,150 49
Pilotage	48 00	54 00	52 00	52 00	52 00	16 00					68 20	39 00	381 20
Remorquage									10 00				10 00
Quaiage										5 00		10 50	15 50
Divers	16 18		12 76	2 18	10 55	11 56	9 29		15 19	17 12	27 52	17 12	139 47
Totaux	919 74	1,494 75	703 72	634 40	1,037 52	525 90	372 05	239 95	2,302 00	1,442 33	761 05	1,610 13	12,043 54
Frais d'ouvrage	853 04	1,484 10	686 35	634 40	1,028 80	497 43	40 91	Nil.	54 32	754 29	619 36	1,544 01	8,197 01
Réparat. ordinaires	66 70	10 65	17 37	Nil.	8 72	Nil.	Nil.	Nil.	107 99	194 30	141 69	19 69	567 11
" extraordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	28 47	331 14	239 95	2,139 69	493 74	Nil.	46 43	3,279 42
Totaux	919 74	1,494 75	703 72	634 40	1,037 52	525 90	372 05	239 95	2,302 00	1,442 33	761 05	1,610 13	12,043 54

DRAGUEUR "NEW DOMINION."

Salaires	439 63	379 18	644 62	364 04	374 17	411 07	372 40	317 48	130 77	362 38	435 75	492 47	4,723 96
Charbon	69 10	174 94	162 00	21 25		74 57		65 77			224 28	146 32	938 23
Provisions	62 62	33 09	112 53	48 05	61 99	228 22	39 17			16 40	129 24	224 12	955 43
Munitions			34 89	14 94	5 69	13 15	10 60				46 55	64 18	190 00
Equipement		95 88		111 50								7 00	214 38
Eau		135 88	34 00	45 50	42 38	43 63	8 38				112 50	19 25	441 52
Réparations	27 20	31 03	273 64	15 15	27 63	171 75	5 75	110 41	4 71		14 63	93 37	775 27
Remorquage	715 00	845 50	671 00	656 75	346 50	424 50	30 00	6 00		166 50	604 00	157 00	4,622 75
Divers	1 49		1 34	0 70	2 81	2 00		1 43			9 15	0 90	19 82
Totaux	1,315 04	1,695 50	1,934 02	1,277 88	861 17	1,368 89	466 30	501 09	135 48	545 28	1,576 10	1,204 61	12,881 36
Frais d'ouvrage	1,287 84	1,664 47	1,431 38	1,262 73	823 28	1,163 89	427 55	71 77	Nil.	545 28	1,561 47	1,111 24	11,350 90
Réparat. ordinaires	27 20	31 03	140 29	15 15	Nil.	31 62	5 75	Nil.	Nil.	Nil.	14 63	93 37	359 04
" extraordinaires	Nil.	Nil.	362 35	Nil.	37 89	173 38	33 00	429 32	135 48	Nil.	Nil.	Nil.	1,171 42
Totaux	1,315 04	1,695 50	1,934 02	1,277 88	861 17	1,368 89	466 30	501 09	135 48	545 28	1,576 10	1,204 61	12,881 36

CLASSIFICATION des déboursements des dragueurs dans les provinces maritimes, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR 'PRINCE EDWARD.'

ITEM.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	408 97	392 05	426 07	407 19	403 56	475 48	255 18	223 56	490 00	261 16	428 84	1,011 25	5,183 13
Charbon	59 33	168 44	......	10 00	50 41	50 70	......	......	......	......	......	283 89	622 77
Provisions	9 95	87 28	190 96	71 47	94 44	214 45	77 51	......	......	......	......	175 11	921 17
Munitions	......	4 40	......	26 10	38 70	87 80	......	......	......	......	8 75	18 70	184 45
Equipement	......	......	......	267 19	3 20	414 80	......	......	......	......	......	......	685 19
Eau	57 30	30 00	19 30	85 00	......	......	17 50	......	......	......	2 00	50 85	261 95
Réparations	......	......	......	......	......	......	26 02	205 71	......	805 75	......	288 29	1,325 77
Pilotage	......	......	......	......	34 00	16 00	......	......	......	......	......	5 00	55 00
Remorquage	550 00	650 00	1,947 50	625 00	750 00	325 00	......	......	350 00	......	630 00	810 00	6,637 50
Quaiage	......	......	......	......	11 00	......	......	......	......	......	......	......	11 00
Divers	4 90	23 15	2 80	9 90	1 93	......	68 21	......	......	......	......	187 04	297 93
Totaux	1,090 45	1,355 32	2,586 63	1,501 85	1,387 24	1,584 23	444 42	429 27	840 00	1,066 91	1,069 59	2,830 13	16,186 04
Frais d'ouvrage	1,090 45	1,355 32	2,586 63	1,501 85	1,387 24	1,584 23	142 32	Nil.	350 00	261 16	1,069 59	1,957 84	13,286 63
Reparat. ordinaires	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	146 35	146 35
" extraordinaire	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	302 10	429 27	490 00	805 75	Nil.	725 95	2,753 06
Totaux	1,090 45	1,355 32	2,586 63	1,501 85	1,387 24	1,584 23	444 42	429 27	840 00	1,066 91	1,069 59	2,830 13	16,186 04

DRAGUEUR 'GEO. McKENZIE.'

Salaires	423 65	433 60	421 09	396 50	149 58	167 50	165 00	160 00	167 50	267 56	379 65	444 00	3,578 03
Charbon	481 60	60 00	545 87	64 00								563 06	1,714 53
Provisions	89 90	43 74	10 20	242 99	24 88		9 11	21 27			1 44	243 93	687 46
Munitions				24 52			1 00				16 85	92 99	135 36
Equipement		16 35	49 86	78 20								83 71	228 12
Eau	0 50	33 50		355 00							33 00	97 00	519 00
Réparations	1 85	16 38		76 27	6 05	19 78	4 88				11 60		136 81
Pilotage	5 00	3 00											8 00
Remorquage				500 00								367 50	867 50
Divers	12 92	1 64	2 55	8 83	15 37		2 93				19 53	6 42	70 19
Totaux	1,015 42	607 61	1,032 57	1,746 31	195 88	187 28	182 92	181 27	167 50	267 56	462 07	1,898 61	7,945 00
Frais d'ouvrage	1,013 57	591 23	1'032 57	1,670 04	189 83	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	267 56	450 47	1,898 61	7,113 88
Réparat. ordinaire	1 85	16 38	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	11 60	Nil.	29 83
" extraordinaire	Nil.	Nil.	Nil.	76 27	6 05	187 28	182 92	181 27	167 50	Nil.	Nil.	Nil.	801 29
Totaux	1,015 42	607 61	1,032 57	1,746 31	195 88	187 28	182 92	181 27	167 50	267 56	462 07	1,898 61	7,945 00

DRAGUEUR 'CAPE BRETON.'

Salaires	434 66	431 85	434 66	435 00	428 23	435 00	411 97	180 00	316 25	368 93	470 00	470 00	4,816 55
Charbon	223 25		199 35	72 08	108 01		126 00					171 00	899 69
Provisions	138 29	8 05	93 65	214 84	187 22	103 84		103 85				430 42	1,280 16
Munitions	37 70		23 25		39 87							11 79	112 61
Equipement						103 53					15 00	9 00	127 53
Eau	32 42		7 50									30 00	69 92
Réparations				22 32	73 53	46 68		186 50		38 75		178 38	546 16
Pilotage			20 00										20 00
Remorquage	510 00	885 00	1,590 00	630 00	1,410 00	810 00	210 00					1,626 00	7,671 00
Quaiage			30 00										30 00
Divers	15 26	11 55		6 18		22 80		8 40			12 92	14 02	91 13
Totaux	1,391 58	1,336 45	2,398 41	1,380 42	2,246 86	1,521 85	747 97	478 75	316 25	407 68	497 92	2,940 61	15,664 75
Frais d'ouvrage	1,391 58	1,336 45	2,398 41	1,358 10	2,173 33	1,475 17	747 97	112 25	Nil.	368 93	497 92	2,762 23	14,622 34
Réparat. ordinaire	Nil.	Nil.	Nil.	22 32	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	64 38	86 70
" extraordinaire	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	73 53	46 68	Nil.	366 50	316 25	38 75	Nil.	114 00	955 71
Totaux	1,391 58	1,336 45	2,398 41	1,380 42	2,246 86	1,521 85	747 97	478 75	316 25	407 68	497 92	2,940 61	15,664 75

CLASSIFICATION des déboursements des dragueurs dans les provinces maritimes, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR 'NEW BRUNSWICK.'

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	409 26	328 98	324 39	330 00	361 47	406 51	321 92	253 23	384 50	281 28	330 71	462 59	4,194 84
Charbon	....	166 50	....	145 42	66 00	61 38	67 28	....	....	....	263 26	....	769 84
Provisions	65 61	54 66	281 23	89 85	114 24	91 65	103 47	44 97	....	11 51	83 60	229 67	1,170 46
Minutions	83 71	24 47	8 50	....	76 95	38 02	22 46	....	....	....	59 80	37 62	351 53
Equipement	34 48	....	....	....	129 85	....	....	....	....	....	....	78 30	242 63
Eau	....	....	....	1 50	11 00	36 75	29 50	....	....	....	107 25	60 75	246 75
Réparations	22 49	23 36	22 21	193 55	33 14	29 58	....	40 66	....	134 50	66 85	404 98	971 32
Remorquage	457 50	....	....	4 50	868 93	117 00	....	4 50	....	....	647 50	823 00	2,922 93
Divers	....	0 50	24 33	2 25	2 25	0 80	....	....	....	....	6 98	0 58	37 69
Totaux	1,073 05	598 47	660 66	767 07	1,663 83	781 69	544 63	343 36	384 50	427 29	1,565 95	2,097 49	10,907 99
Frais d'ouvrages	1,050 56	575 11	638 45	573 52	1,605 19	666 35	544 63	264 20	Nil.	292 79	1,499 10	1,692 51	9,402 41
Réparat. ordinaires	22 49	23 36	22 21	Nil.	Nil.	2 68	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	66 85	130 60	268 19
Reparat. extraordin.	Nil.	Nil.	Nil.	193 55	58 64	112 66	Nil.	79 16	384 50	134 50	Nil.	279 38	1,237 39
Totaux	1,073 05	598 47	660 66	767 07	1,663 83	781 69	544 63	343 36	384 50	427 29	1,565 95	2,097 49	10,907 99

REMORQUEUR 'CRICKET'.

Gages	141 58	85 00	85 00	85 00	106 95								503 53
Provisions	30 00												30 00
Minutions	29 27		2 85										32 12
Réparations		185 37			7 90								193 27
Totaux	200 85	270 37	87 85	85 00	114 85	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	758 92
Frais d'ouvrage	200 85	85 00	87 85	85 00	87 85								546 55
Réparat. ordinaires	Nil.	185 37	Nil.	Nil.	Nil.								185 37
" extraordin.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	27 00								27 00
Totaux	200 85	270 37	87 85	85 00	114 85	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.

REMORQUEUR 'RONA.'

Gages	190 00	202 50	189 66	190 00	190 00	190 00	190 00	223 50	205 00	192 50	190 00	190 00	2,343 16
Charbon	44 05				86 63	61 99	54 75	31 11			180 48		459 01
Provisions	32 50	13 51	3 60	113 52	95 88	34 63	23 89	18 49		8 15	154 03	42 82	541 02
Minutions		4 35	5 83			14 09					12 75	116 61	153 63
Equipement	38 48		45 65		22 68							41 70	147 91
Eau	8 50				21 45		7 06				28 58		65 59
Réparations	22 36		28 16		210 26			51 17		38 57	8 53	150 70	509 75
Remorquage		4 00											4 00
Divers	0 77									10 00	2 50	2 04	15 31
Totaux	336 66	224 36	272 90	303 52	626 30	300 71	275 70	324 27	205 00	249 22	576 87	543 87	4,239 38
Frais d'ouvrage	314 30	224 36	244 74	303 52	416 04	300 71	275 70	49 60	Nil.	210 65	568 34	393 17	3,301 13
Réparat. ordinaires	22 36	Nil.	28 16	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	8 53	150 70	209 75
" extraordin.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	210 26	Nil.	Nil.	274 67	205 00	38 57	Nil.	Nil.	728 50
Totaux	336 66	224 36	272 90	303 52	626 30	300 71	275 70	324 27	205 00	249 22	576 87	543 87	4,239 38

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matériaux enlevés par les dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics, durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1905.

DRAGUEUR 'ST. LAWRENCE.'

Description de matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Total.
	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.
Gravier et sable	15,050												15,050
Vase, etc.			6,300	3,150									9,450
Sable ordinaire	700	1,400										8,050	10,150
Bois, sable et rébus												1,750	1,750
Vase		14,000	4,900	10,850	4,900	350				2,450	8,750		46,200
Totaux	15,750	15,400	11,200	14,000	4,900	350	Nil.	Nil.	Nil.	2,450	8,750	9,800	82,600

DRAGUEUR 'CANADA.'

Description de matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Total.
Sable												4,140	4,140
Roc et vase											585	90	675
Gravier et vase											1,125	810	1,935
Glaise, vase et pierre										1,170	4,050		5,220
Glaise et roc										660			660
Sable et vase		2,610	3,870									900	7,380
Sable et glaise		4,950											4,950
Vase	6,300		2,790	7,560	5,220	1,890				90			23,850
Totaux	6,300	7,560	6,660	7,560	5,220	1,890	Nil.	Nil.	Nil.	1,920	5,760	5,940	48,810

DRAGUEUR 'NEW DOMINION.'

Galet	2,600		1,000										3,600
Cailloux et gravier			875	500		425							1,800
Gravier et glaise			1,375							75			1,450
Vase, glaise et cailloux			375	5,475	4,000	1,725	300				8,760	1,775	22,410
Glaise, pierre et vase					725		100			5,625			6,450
Vieux quai												3,300	3,300
Vase et bois	4,950												4,950
Vase	2,300	12,100		1,050	350	3,550							19,350
Totaux	9,850	12,100	3,625	7,025	5,075	5,700	400	Nil.	Nil.	5,700	8,760	5,075	63,310

DRAGUEUR 'PRINCE EDWARD.'

Roc et vase											1,170		1,170
Roc et glaise	5,220											405	5,625
Sable roc, etc.			855								2,790		3,645
Vase, glaise, etc.	4,860												4,860
Glaise		2,610											2,610
Glaise et sable				360									360
Sable ordinaire		90	1,598	2,227	495								4,410
Vase, etc		945											945
Vase		945										8,460	9,405
Totaux	10,080	4,590	2,453	2,587	495	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	3,960	8,865	33,030

DRAGUEUR 'GEORGE McKENZIE.'

Gravier et sable		440											440
Glaise			2,340	3,240									5,580
Vase, glaise et sable												7,560	7,560
Sable ordinaire	1,610	675											2,285
Sable et vase		2,115											2,115
Vase et glaise		675	3,510								5,175		9,360
Totaux	1,610	3,905	5,850	3,240	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.	5,175	7,560	27,340

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matériaux enlevés par les dragueurs des provinces maritimes, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR CAPE BRETON.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Total.
	Vgs.	Vgs.	Vgs.	Vgs.	Vgs.	Vgs.	Vg s.	Vgs.	Vgs.	Vgs.	Vgs.	Vgs.	Vgs.
Charbon, roc, vase et et bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,100	10,920	.....	13,020
Roc	.....	.....	.....	.....	.....	4,650	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,650
Vase et roc	.....	.....	.....	.....	.....	.....	105	.....	.....	.....	.....	2,835	2,940
Gravier et sable	5,565	5,250	840	2,100	.....	2,100	.....	.....	.....	.....	.....	1,155	17,010
Bois, glaise, sable et gravier	.....	.....	1,890	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,565	9,660	17,115
Glaise, pierre et bois	.....	.....	3,780	.....	.....	3,780	.....	.....	.....	.....	1,050	.....	8,610
Sable ordinaire	840	12,180	11,760	19,530	6,510	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50,820
Sable et bois	.....	.....	.....	.....	2,205	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,205
Bois, vase, sable et pierre	.....	1,680	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,050	3,150	.....	5,880
Totaux	6,405	19,110	18,270	21,630	8,715	10,530	105	Nil.	Nil.	3,150	20,685	13,650	122,250

DRAGUEUR 'NEW BRUNSWICK.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Total.
Bois et vase	.....	.....	.....	.....	400	2,720	1,360	400	.....	1,750	6,250	7,250	20,130
Vase et pierre	.....	1,790	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,790
Sable et glaise	.....	1,250	800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,050
Gravier et glalse	900	.....	.....	.....	1,300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,200
Glaise	500	.....	.....	5,625	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,125
Glaise et pierre	.....	.....	250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250
Glaise, sable et roc	.....	.....	1,900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,900
Sable et pierre	.....	270	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	270
Vase	4,550	650	5,050	4,495	3,645	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,390
Totaux	5,950	3,960	8,000	10,120	5,345	2,720	1,360	400	Nil.	1,750	6,250	7,250	53,105

DÉTAILS DU DRAGAGE DANS LES PROVINCES MARITIMES.

Pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1905.

Dragueur.	Localité.	Date.	Temps. Hrs.	Temps. Min.	Quantité de verges cubes.	Dépense dans la localité. $ c.	Coût par verge cube. $ c.	Hivernement, réparations, équipement et surintendance *pro rata.* $ c.	Coût total. $ c.	Coût par verge cube basé sur dépenses totales. $ c.
St. Lawrence...	Barre de Pictou, Pictou, N.-E........	Du 1er juillet au 2 août 1904...	93	40	17,150	1,160 25	0 06·76	715 07	1,875 32	0 10·93
	Quai du Marché "	3 au 31 août 1904.............	77	15	14,000	988 76	0 07·06	609 37	1,598 13	0 11·41
	Pointe du Chêne, comté Westmoreland, N.-B.	1er au 6 sept. 1904, 26 avril au 25 mai 1905.	198	20	41,650	3,634 67	0 08·72	2,240 04	5,874 71	0 14·10
	Traverse, Restigouche, N.-B.........	26 mai au 7 juin et du 19 au 30 juin 1905.	40	15	8,050	968 08	0 12·02	596 62	1,564 70	0 19·43
	Campbellton, N.-B., quai public......	Du 8 au 18 de juin 1905........	20	15	1,750	384 19	0 21·95	236 77	620 96	0 35·47
Canada....	Yarmouth, quai...	1er au 7 juillet 1904...........	3	20	180	41 30	0 22·94	31 14	72 44	0 40 24
	Yarmouth, plan incliné des chantiers de construction.	1er au 7 juillet 1904	9	55	630	144 56	0 22·94	108 98	253 54	0 40·24
	Sherrow's, chenal, Shelburne, N.-E....	Du 8 juillet au 30 nov. 1904....	362	25	32,490	4,450 49	0 13 69	3,354 73	7,805 22	0 24·02
	Barrington-Passage " ..	Du 1er au 9 déc. 1904.	18	26	1,890	275 81	0 14·59	207 91	483 72	0 25·59
	Liverpool, comté de Queen, N.-E.....	Du 14 au 25 avril 1905	22	08	1,260	320 51	0 25·44	241 61	562 12	0 44·61
	Shelburne, comté de Shelburne, N.-E.	Du 26 avril au 7 juin 1905.	97	21	7,320	1,485 15	0 20·28	1,119 51	2,604 66	0 35·59
	Lockeport " ..	Du 8 au 30 juin 1905...........	64	56	5,040	547 17	0 10·85	412 46	959 63	0 19·04
New Dominion..	Saint-Jean, havre d'hiver, N.-B.......	Du 1er juillet au 5 sept., 9 oct. au 14 déc., et 18 déc. au 31, 1904, 1er au 9 janvier et du 7 avril au 30 juin 1905.	1,086	15	58,835	8,444 55	0 14·35	2,955 54	11,400 09	0 19·37
	Partridge-Island, Saint-Jean	Du 6 sept. au 8 oct. et 15 et 16 déc. 1904.	103	30	4,475	1,650 07	0 36·87	377 52	2,227 59	0 49·77
Prince Edward..	Morell, comté de King, I.P.-E.	1er au 12 août 1904............	257	36	14,580	1,812 27	0 12·43	1,295 32	3,107 59	0 21·31
	Wood-Island, comté de King, I.P.-E.	13 août au 19 novembre 1904...	233	05	5,625	5,483 88	0 97·49	3,919 57	9,403 45	1 67·17
	Georgetown, " " ..	Du 9 au 22 mai 1905.	95	06	2,205	774 93	0 35·14	553 87	1,328 80	0 60·26
	Rivière Montague " " ..	Du 23 mai au 30 juin 1905.....	229	30	10,620	1,915 14	0 18·03	1,368 84	3,283 98	0 30·92
Geo. McKenzie.	Chéticamp, comté d'Inverness, N.-E..	Du 1er au 8 juillet 1904	26	00	1,250	375 48	0 30·03	196 89	572 37	0 45·78
	Shippegan, comté de Gloucester, N.-B.	Du 9 juillet au 20 oct. 1904, et du 8 mai au 30 juin 1905.	591	25	26,090	6,609 64	0 25·33	3,465 83	10,075 47	0 38·61

DÉTAILS DU DRAGAGE DANS LES PROVINCES MARITIMES

Pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1905.

Dragueur.	Localité.	Date.	Temps. Hrs.	Temps. Min.	Quantité de verges cubes.	Dépense dans la localité. $ c.	Coût par verge cube. $ c.	Hivernement, réparations, équipement et surintendance *pro rata.* $ c.	Coût total. $ c.	Coût par verge cube basé sur dépenses totales. $ c.
Cape Breton ...	Cheticamp, comté d'Inverness, N.-E..	Du 1er au 26 juillet 1904......	35	45	6,405	1,466 76	0 22·90	356 51	1,823 27	0 28·46
	Mabou " " ..	Du 27 juillet au 29 nov. 1904...	335	30	67,725	5,848 33	0 08·63	1,421 49	7,269 82	0 10·72
	Nova Scotia Steel & Coal Co., comté du Cap-Breton, N.-E.	21 nov. au 4 jan., 27 avril au 4 juin, 12 au 16 juin 1905.	312	00	39,300	5,225 39	0 13·29	1,270 08	6,495 47	0 16·52
	Pile (Ballast Pier) "	5 au 10 juin 1905..............	20	00	2,625	292 85	0 11·15	71 18	364 03	0 13·86
	Vooght, quai de "	Du 17 au 20 de juin 1905......	16	15	1,470	164 53	0 11·19	39 99	204 52	0 13·91
	Ingraham, quai de "	Le 20, 21, 24 et 30 juin 1905....	16	15	1,365	145 38	0 10·65	35 33	180 71	0 13·23
	Ballast Heaps "	Du 21 au 24 juin 1905.........	18	45	2,205	133 26	0 06·04	32 39	165 65	0 07·51
	Salter, quai de "	Le 26 juin 1905...............	7	00	1,155	55 38	0 04·79	13 47	68 85	0 05·96
New Brunswick.	Cambridge, Washademoak, comté de Queen, N.-B.	Du 1er au 22 juillet 1904	90	00	2,900	764 00	0 26·34	309 31	1,073 31	0 37·01
	Ackerley, quai de "	Du 23 juillet au 16 août 1904...	190	00	4,840	708 41	0 14·63	286 79	995 20	0 20·56
	Huestis, quai de " ...	Du 17 au 25 août 1904..........	51	00	270	151 42	0 56·07	61 30	212 72	0 78·77
	Webster, quai de "	Du 24 août au 20 sept., et le 4 et 5 oct. 1904.	210	30	5,000	544 24	0 10·88	220 34	764 58	0 15·29
	Robertson, quai de "	Du 21 sept. au 3 oct. 1904	85	30	5,750	300 50	0 05·22	121 64	422 14	0 07·34
	Lacs Maquapit et French, Grand-Lake, N.B.	Du 6 oct. au 11 novembre 1904.	224	30	12,915	1,423 16	0 11·02	576 15	1,999 31	0 15·48
	Westfield, comté de King, N.-B.....	Du 12 au 18 novembre 1904....	40	00	1,300	257 81	0 19·83	104 38	362 19	0 27·86
	Saint-Jean, port d'hiver, comté de Saint-Jean, N.-B.	Du 19 nov. au 31 déc. et du 1er de jan. au 3 février, et du 10 avril au 30 juin 1905.	594	00	20,130	6,232 68	0 30·96	2,523 24	8,755 92	0 43·49
			5,877	43	430,445	65,181 00	0 15·14	31,651 18	96,832 18	0 22·49

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

DÉPENSES pour le dragage dans la Nouvelle-Ecosse pour les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.

Comté.	Localité.	Total pour les trente-deux dernières années finissant en juin 1904.			Pour l'année 1904-1905.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,649 15	
	Havre-Aux-Bouches	59,243	19,703 33					59,243	19,703 33	
	Tracadie	12,245	5,530 29					12,245	5,530 29	
	McNair's-Cove	11,265	10,035 68					11,265	10,035 68	
	Bayfield	12,871	9,505 79					12,871	9,505 79	
	Arisaig	8,330	7,452 26					8,330	7,452 26	
	Cribbin's-Point	4,675	4,125 19	60,001 69				4,675	4,125 19	60,001 69
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1,635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	62,917	20,904 88					62,917	20,904 88	
	Little-Glace-Bay	46,450	16,936 02					46,450	16,936 02	
	Port-Caledonia	17,413	8,242 21					17,413	8,242 21	
	Benacadie-Pond	20,860	5,993 90					20,860	5,993 90	
	Christmas-Island	19,045	3,364 98					19,045	3,364 98	
	Cow-Bay	3,255	1,892 32					3,255	1,892 32	
	Main-A-Dieu	4.680	2,720 76					4,680	2,720 76	
	Louisburg	22,310	5,480 52					23,310	5,480 52	
	North Sydney (Coal & Steel Co)	15,190	6,648 45		39,300	6,495 47		54,490	12,943 92	
	" quai de Salter	630	315 01		1,155	68 85		1,785	383 86	
	" quai à lest				2,625	364 03		2,625	364 03	
	" quai de Vooght				1,470	204 52		1,470	204 52	
	" " Ingraham				1,365	180 71		1,365	180 71	
	" Ballast-Heap			81,774 61	2,205	165 65	7,479 23	2,205	165 65	89,253 84
Colchester	Tatamagouche	65,480	20,373 07	20,373 07				65,480	20,373 07	20,373 07
Cumberland	Parrsboro	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	93.865	24,140 37	36,945 05				93,865	24,140 37	36,945 05
Digby	Digby	55,740	11,009 10					55,740	11,009 10	
	Weymouth	88	28 62	11,037 72				88	28 62	11,037 72
Guysboro'	Guysboro'	5.400	1,413 53					5,400	1.413 53	
	Larry's-River	47,655	16,519 85					47,655	16,519 85	
	Port-Mulgrave	4,347	2,494 81					4,347	2,494 81	
	Sherbrooke	1,260	496 49					1,260	496 49	
	Cook s-Cove	16,815	7,336 29					16,815	7,336 29	

Dépenses pour le dragage dans la Nouvelle-Ecosse pour les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.

Comté.	Localité.	Total pour les trente-deux dernières années finissant en juin 1904.			Pour l'année 1904-1905.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
	St-Mary's-River	81,812	22,352 04					81,812	22,352 04	
	Tickle-Passage, Petit-Canso	3,015	4,477 97					3,015	4,477 97	
	Barre, de Sonora, St-Mary's-R.	5,628	2,204 33	57,295 31				5,628	2,204 33	57 295 31
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Halifax, traverse	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Herring-Cove	26,101	12,049 68					26,101	12,049 68	
	Ketch-Harbour	4,227	1,690 53					4,227	1,690 53	
	Richmond, quai de	792	182 53					792	182 53	
	Roche, quai de	1,750	620 28					1,750	620 28	
	Halifax, terminus d. ch. de fer	35,565	11,056 79					35,565	11,056 79	
	Jeddore	21,515	4,958 56					21,515	4,958 56	
	Bras Nord-Ouest	7,350	2,970 39					7,350	2,970 39	
	Cunard, quai de	1,400	530 04					1,400	530 04	
	Salmon-River	14,288	5,962 93					14,288	5,962 93	
	Spry, baie de	10,665	3,075 72					10,665	3,075 72	
	Eastern-Passage	2,070	596 97					2,070	596 97	
	Sambro	4,815	1,388 61	49,740 12				4,815	1,388 61	49,740 12
Inverness	Whycocomagh	19,760	3,491 31					19,760	3,491 41	
	Campbell's-Pond	4,940	872 83					4,940	872 83	
	Port-Hastings	270	190 37					270	190 37	
	Cheticamp	198,620	69,013 38		7,655	2,395 64		206,275	71,409 02	
	Mabou	133,752	52,967 18		67,725	7,269 82		201,477	60,237 00	
	Port-Hood	10,123	5,696 99					10,123	5,696 99	
	Grand-Etang	10,980	3,431 25	135,663 31			9,665 46	10,980	3,431 25	145,328 77
Lunenburg	Lunenburg	70,510	22,194 57					70,510	22,194 57	
	Mahone, baie de	21,844	5,958 65					21,844	5,958 65	
	Vogler's-Cove	11,610	5,075 53	33,228 75				11,610	5,075 53	33,228 75
Pictou	Acadia-Coal-Co., quai de	22,460	5,262 26					22,460	5,262 26	
	Albion Mines	9,475	2,181 25					9,475	2,181 25	
	East-River	144,407	47,696 43					144,407	47,696 43	
	Halifax-Coal-Co., quai	1,650	359 90					1,650	359 90	
	Pictou, quai du marché	99,200	25,416 65		14,000	1,598 13		113,200	27,014 78	
	" quai du chemin de fer	64,649	16,337 69					64,649	16,337 69	
	" débar. "	48,645	8,898 40					48,645	8,898 40	

	" Débarc. du traversier	720	246 18	....	....	....	....	720	246 18	
	" Barre	25,550	2,277 93	....	17,150	1,875 32	....	42,700	4,153 25	
	" Hogg, Craig & Co. quai	6,090	1,204 29	....	....	....	....	6,090	1,204 29	
	" Burnham & Morrell	1,050	211 19	....	....	....	....	1,050	211 19	
	Vale Colliery	1,395	682 15	....	....	....	....	1,395	682 15	
	Rivière John	85,173	22,243 98	....	....	....	....	85,173	22,243 98	
	Granton	25,110	10,707 59	....	....	....	....	25,110	10,707 59	
	New Glasgow	35,445	11,795 79	....	....	....	....	35,445	11,795 79	
	Middle River	15,060	4,984 40	....	....	....	....	15,060	4,984 40	
	C. Dwyer, quai	5,400	1,087 66	....	....	....	....	5,400	1,087 66	
	" quai du Str. Campania	5,850	2,000 22	....	....	....	....	5,850	2,000 22	
	Dwyer & Co., quai	360	123 09	....	....	....	....	360	123 09	
	Intercolonial Coal Mining Co., East River, Pictou	46,900	7,410 86	171,127 91	....	....	3,473 45	46,900	7,410 86	174,601 36
Queen's	Liverpool	80,970	31,381 98	....	1,260	562 12	....	82,230	31,944 1[illegible]	
	Port Mouton	10,620	2,283 77	33,665 75	....	....	562 12	10,620	2,283 77	34,227 87
Richmond	D'Escousse	23,650	10,052 76	....	....	....	....	23,650	10,052 76	
	Canal Saint-Pierre	90,830	27,435 95	....	....	....	....	90,830	23,435 95	
	Saint-Pierre	7,150	2,407 41	....	....	....	....	7,150	2,407 41	
	Grand Goulet	23,584	5,570 49	....	....	....	....	23,584	5,570 49	
	Rivière Bourgeois	18,920	4,468 87	....	....	....	....	18,920	4,468 87	
	Pl. inc. du chan. de construc.	320	56 53	....	....	....	....	320	56 53	
	Poulement	10,080	2,566 14	....	....	....	....	10,080	2,566 14	
	Fourchu, havre	16,875	9,454 94	62,013 09	....	....	....	16,875	9,454 94	62,013 09
Shelburne	Lockeport	75,358	18,026 86	....	5,040	959 63	....	80,398	18,986 49	
	Barrington Passage	40,780	13,123 31	....	1,890	483 72	....	42,670	13,607 03	
	Osborne	990	145 31	....	....	....	....	990	145 31	
	Wood's Harbour	1,170	245 45	....	....	....	....	1,170	245 45	
	Barrington quai et chenal Sherrow	28,530	9,806 87	....	32,490	7,805 22	....	61,020	17,612 09	
	Shelburne	....	....	41,347 80	7,320	2,604 66	11,853 23	7,320	2,604 66	53,201 03
Yarmouth	Yarmouth	421,102	114,135 33	....	810	325 98	....	421,102	114,135 33	
	Milton	663	499 46	114,634 79	....	....	325 98	663	499 46	114,960 77
Hants	Winter	5,450	1,627 60	1,627 60	....	....	....	5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria	Aspey Bay	3,820	1,569 95	1,569 95	....	....	....	3,820	1,569 95	1,569 95
Perte d. dragueur 'Cape-Breton'	....	....	762 98	762 98	....	....	....	....	762 98	762 98
Totaux	....	2,939,281	914,445 18	914,445 18	203,460	33,359 47	33,359 47	3,142,741	947,804 65	947,804 65

DÉPENSES pour dragage dans le Nouveau-Brunswick pour les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.

Comté.	Localité.	Pour les trente-deux ans finissant le 30 juin 1904.			Pour l'année 1904-5.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
Gloucester	Bathurst	98,637	29,095 79					98,637	29,095 79	
	Caraquet	16,485	6,312 23					16,485	6,312 23	
	Shippegan			35,408 02	26,090	10,075 47	10,075 47	26,090	10,075 47	45,483 49
Kent	Richibucto	172,778	53,544 01					172,778	53,544 01	
	Cocagne	27,180	9,601 45					27,180	9,601 45	
	Bouctouche	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	" Priests Point	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	" Chapel Point	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	" Robertsons, quai	45	14 23	70,514 70				45	14 23	70,514 70
King's	Belleisle, Pointe	79,905	13,052 23					79,905	13,052 23	
	Kennebecasis Rivière	116,270	20,081 83					116,270	20,081 83	
	Moss Glen	10,200	1,924 47					10,200	1,924 47	
	Westfield			35,058 53	1,300	362 19	362 19	1,300	362 19	35,420 72
Northumberland	Horse Shoe, Miramichi	208,892	55,058 36					208,892	55,058 36	
	Barre extérieure "	29,935	7,965 31					29,935	7,965 31	
	Grande Dune "	37,975	10,121 67					37,975	10,121 67	
	Gordon Flats "	22,425	4,403 95					22,425	4,403 95	
	Neguac "	6,300	6,969 76	84,519 05				6,300	6,969 76	84,519 05
Queen's	Grand Lac	202,317	28,086 10		12,915	1,999 31		215,232	30,085 41	
	" McNair's Cove	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg	87,230	17,190 06					87,230	17,190 06	
	Washademoak	65,675	8,073 65					65,675	8,073 65	
	" Cambridge quai.				2,900	1,073 31		2,900	1,073 31	
	" Ackerley quai.				4,840	995 20		4,840	995 20	
	" Huestis "				270	212 72		270	212 72	
	" Websters "				5,000	764 58		5,000	764 58	
	" Robertsons "				5,750	422 14		5,750	422 14	
	Grimross	12,040	3,274 99					12,040	3,274 99	
	Gagetown Creek, Canal de	45,935	7,739 97					45,935	7,739 97	
	Spoon Island	3,000	402 51					3,000	402 51	
	Wards Shoal, Salmon River	46,625	4,593 59					46,625	4,593 59	
	Curley Shoal	36,625	3,369 16					36,625	3,369 16	
	Chipman et Briggs Corner	104,275	12,269 49					104,275	12,269 49	
	Upper Gagetown, quai	1,700	1,104 90					1,700	1,104 90	

Restigouche	McClure-Shoals	39,525	4,556 66					39,525	4,556 66	
	Queen's Coal Co., Newcastle	14,475	1,335 06	96,518 96			5,467 26	14,475	1,335 06	101,986 22
	Dalhousie	22,301	6,543 08					22,301	6,543 08	
	Traverse	110,810	21,415 93		8,050	1,564 70		118,860	22,980 63	
	Campbellton, quai du gouv.			27,959 01	1,750	620 96	2,185 66	1,750	620 96	30,144 67
St. John	Terminus de l'Intercolonial	210,492	51,885 40					210,492	51,885 40	
	Navy-Island	25,294	9,296 79					25,294	9,296 79	
	Marble-Cove	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Murray, scieries de	27,555	3,681 41					27,555	3,681 41	
	Indiantown, quai	1,615	192 83					1,615	192 83	
	Grand quai	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24	
	Miller et Woodman, quai de	9,275	1,090 42					9,275	1,090 42	
	Hayford, et Stetson "	8,015	942 29					8,015	942 29	
	International, quai	450	52 90					450	52 90	
	Adams, quai de	7,513	3,247 29					7,513	3,247 29	
	Anchor Line, quai	4,695	996 81					4,695	996 81	
	Dominion Atlantic, quai	15,525	4,484 72					15,525	4,484 72	
	St. John, port d'hiver	320,548	53,247 47		78,965	20,156 01		398,513	73,403 48	
	" chenal du havre	3,413	5,063 92					3,413	5,063 92	
	Purves et Murchie, scierie	675	142 57					675	142 57	
	McAvity, quai de	4,110	606 88					4,110	606 88	
	Lawtons "	570	101 46					570	101 46	
	Thorne "	1,980	249 02					1,980	249 02	
	Maritime Nail Co., quai	1,425	224 52					1,425	224 52	
	Cushing's Mill, quai de	20,850	1,222 86					20,850	1,222 86	
	Hilyard Bros "	1,400	314 10					1,400	314 10	
	Kennebecasis, rivière	2,025	604 37					2,025	604 37	
	Partridge-Island			144,702 67	4,475	2,227 59	22,383 60	4,475	2,227 59	167,086 27
Sunbury	Oromocto	395,447	66,427 58					395,447	66,427 58	
	McLean, quai de	625	181 59					625	181 59	
	Ox-Island	51,800	5,266 50					51,800	5,266 50	
	French-Lake	25,475	3,787 49					25,475	3,787 49	
	Maugerville, quai Bents	2,310	428 44					2,310	428 44	
	Upper-Sheffield	3,830	425 15	76,516 75				3,830	425 15	76,516 75
Westmorland	Pointe-du-Chêne	141,330	36,287 47		41,650	5,874 71		182,980	42,162 18	
	Cap-Tourmentin	35,120	9,004 92	45,292 49			5,874 71	35,120	9,004 92	51,167 10
York	Frédéricton	126,365	21,679 06					126,365	21,679 06	
	St. Marys Ferry	15,570	6,827 36					15,570	6,827 36	
	Gibson	30,395	4,379 52					30,395	4,379 52	
	Naashwaak	1,600	435 22					1,600	435 22	
	Fisher et Chestnut-Shoals	8,200	1,547 12					8,200	1,547 12	
	Canada Eastern Ry., quai	3,970	1,013 98					3,970	1,013 98	
	Barres de Springhill, Chapel et Russell	96,295	24,386 78					96,295	24,386 78	
	Barre de Robinson	6,965	1,717 16					6,965	1,717 16	
	Douglas	14,235	1,512 87	63,449 07				14,235	1,512 87	63,499 07
	Nouv.-B., outil., équip., etc.		1,591 12	1,591 12					1,591 12	1,591 12
	Totaux	3,376,744	681,580 27	681,580 27	193,955	46,348 89	46,348 89	3,570,699	727,929 16	727,929 16

DÉPENSES pour dragage dans l'Ile du Prince-Edouard pour les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.

Comté.	Localité.	Cout pour les trente-deux années finissant le 30 juin 1904. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Pour l'année 1904-05. Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
King's	Grande Rivière	76,170	15,304 04					76,170	15,304 04	
	Montague, rivière	171,675	33,263 49		10,620	3,283 98		182,295	36,547 47	
	Murray Harbour, sud	101,253	18,147 03					101,253	18,147 03	
	Sturgeon	16,026	6,066 27					16,026	6,066 27	
	St. Mary's, quai	21,963	4,752 55					21,963	4,752 55	
	Georgetown, quai du ch. de fer.	1,002	408 32					1,002	408 32	
	" quai de la Reine.				2,205	1,328 80		2,205	1,328 80	
	Cardigan-Bridge	35,955	8,619 36					35,955	8,619 36	
	Newport	3,240	917 82					3,240	917 82	
	Souris	3,825	1,083 53					3,825	1,083 53	
	Murray, rivière	41,062	11,433 61					41,062	11,433 61	
	" chemin de fer	5,926	1,860 30					5,926	1,860 30	
	Morrell	28,755	8,865 00	110,721 32	14,580	3,107 59	7,720 37	43,325	11,692 59	118,441 69
Queen's	Charlottetown, quai ch. de fer.	86,151	22,162 30					86,151	22,162 30	
	" Pownal	14,193	2,963 50					14,193	2.963 50	
	" Ferry	10,075	2,006 99					10,075	2,006 99	
	" Steam Nav. Co.	13,113	5,491 77					13,113	5,491 77	
	" Connolly, quai.	9,978	4.409 68					9,978	4,409 68	
	" Peake Bros	12,195	5,362 46					12,195	5,362 46	
	" débarc. r. Queen.	3,915	1,109 03					3,915	1,109 03	
	" Geo. Peake, quai	5,805	1,644 42					5,805	1,644 42	
	" Poole	12,240	1,609 95					12,240	1,609 95	
	" McMillan	6,165	1,320 13					6,165	1,320 13	
	" égouts de la bâtisse publique.	5,355	1,146 68					5,355	1,146 68	
	" égouts publics	2,880	679 12					2,880	679 12	
	Webster's-Corners	203	43 47					203	43 47	
	Crapaud, Victoria	118,040	34,574 90					118,040	34,574 90	
	Pownal-Bay	33,610	6,536 20					33,610	6,536 20	
	Rocky-Point	82,920	13,426 13					82,920	13,426 13	
	Vernon, rivière	25,240	8,292 55					25,240	8,292 55	
	Wood Islands	2,780	548 00		5,625	9,403 45		8,405	9,951 45	
	Nine-Mile-Creek	31,650	6,286 46					31,650	6,286 46	

Prince	Hickey, quai de	750	150 51					750	150 51	
	Carr's-Point	12,165	2,441 28					12,165	2,441 28	
	Pinette	3,825	756 24					3,825	756 24	
	Fort-Augustus	3,195	631 68					3,195	631 68	
	Southport-Ferry	45,300	7,508 75					45,300	7,508 75	
	Red-Point	7,161	3,879 60					7,161	3,879 60	
	Rustico-Nord	13,536	4,775 38					13,536	4,775 38	
	Rustico-Sud	11,649	4,109 67					11,649	4,109 67	
	Gauthier's-Creek	17,847	8,305 50					17,847	8,305 50	
	Malpeque	28,575	3,483 32					28,575	3,483 32	
	French-River	41,671	13,311 46					41,671	13,311 46	
	Bay-View	4,095	1,912 87					4,095	1,912 87	
	Wedlocks	1,260	520 48					1,260	520 48	
	Belfast, quai Halliday	15,435	4,468 78	175,869 26			9,403 45	15,435	4,468 78	185,272 71
	Summerside	91,571	28,032 51					91,571	28,032 51	
	Hurd's-Point, jetée de	65,505	14,315 47					65,505	14,315 47	
	Tignish	11,387	13,005 45					11,387	13,005 45	
	Cascumpec	1,157	538 42					1,157	538 42	
	Cap Traverse	16,740	5,105 89					16,740	5,105 89	
	Holman, quai	9,585	1,269 21	62,266 95				9,585	1,269 21	62,266 95
	Totaux	1,385,771	348,857 53	348,857 53	33,030	17,123 82	17,123 82	1,418,801	365,981 35	365,981 3

DÉPENSES pour dragage dans Québec pour les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.

Appropriations, provinces maritimes.

Madeleine, Iles de la, Co. Gaspé	Havre aux Maisons	6,800	2,392 92					6,800	2,392 92	
Madeleine, Iles de la, Co. Gaspé	Amherst, havre de	495	242 05	2,634 97				495	242 05	2,634 97
Témiscouata	Rivière-du-Loup	2,587	825 47	825 47				2,587	825 47	825 47
Rimouski	Rimouski	8,123	3,997 59	3,997 59				8,123	3,997 59	3,997 59
	Totaux	18,005	7,458 03	7,458 03	Nil.	Nil.	Nil.	18,005	7,458 03	7,458 03

ÉTAT des quantités des matières enlevées et du coût de l'ouvrage fait dans chaque province, pour les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.

Exercice financier.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
1872-3	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70					61,320	21,663 20	0. 35 328
1873-4	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92			83,125	23,334 10	0. 28 71
1874-5	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83			18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0. 33 354
1875-6	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90			58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0. 21 642
1876-7	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74			74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0. 23 594
1877-8	81,070	23,325 92	106,857	29,607 94			82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0. 23 983
1878-9	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59			46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0. 21 951
1879-1880	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0. 28 197
1880-1	44,315	12,385 85	87,118	23,061 64	2,317	693 44	46,335	9,298 53	180,085	45,439 46	0. 25 232
1881-2	79,640	18,626 87	89,566	33,363 71			47,325	9,356 57	216,531	61,347 15	0. 28 331
1882-3	48,565	13,422 70	143,616	42,996 93			68,535	11,080 37	260,716	67,500 00	0. 25 890
1883-4	47,058	17,103 38	157,560	49,050 58			79,750	13,355 05	284,368	79,509 01	0. 27 959
1884-5	128,997	24,460 35	76,164	25,250 73	8,123	3,997 59	55,075	8,668 01	268,359	62,376 68	0. 23 242
1885-6	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05			17,137	10,349 66	142,432	46,706 34	0. 32 793
1886-7	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19			6,137	6,214 74	128,977	43,288 79	0. 33 56
1887-8	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60			3,775	5,899 90	138,102	45,000 00	0. 32 58
1888-9	63,633	16,598 08	56,910	32,697 00			24,240	15,502 95	144,783	64,798 03	0. 27 29
1889-1890	86,068	20,544 93	59,783	22,821 55			31,442	11,085 39	177,273	54,451 87	0. 30 71
1890-1	96,588	20,375 06	61,698	24,386 57			19,004	8,843 92	177,290	53,605 55	0. 30 23
1891-2	75,023	20,592 85	81,993	27,376 08			31,382	12,788 34	188,398	60,757 27	0. 32 249
1892-3	108,035	23,742 26	40,834	18,125 58			66,585	15,112 83	215,454	56,080 67	0. 26 44
1893-4	77,505	21,564 27	59,581	28,664 99			61,536	12,269 24	198,622	62,498 50	0. 31 46
1894-5	59,715	13,630 11	105,463	32,202 70			48,060	10,428 90	213,238	56,261 71	0. 26 38
1895-6	98,905	21,352 63	36,428	15,828 89			36,360	10,299 93	171,693	47,481 45	0. 27 65
1896-7	203,975	34,050 86	84,735	22,080 46			51,078	10,937 62	339,788	67,068 94	0. 19 73
1897-8	187,325	27,611 17	147,085	31,497 57			46,710	10,701 49	381,120	69,810 23	0. 18 31
1898-9	105,058	23,315 82	155,510	36,628 81			51,040	13,283 71	311,608	72,228 34	0. 23 50
1899-1900	175,935	28,232 46	152,033	37,589 22			94,364	17,537 73	422,332	83,359 41	0. 19 76
1900-1	205,369	32,615 29	94,557	36,141 17			26,020	18,984 13	325,946	87,740 59	0. 26 91
1901-2	218,210	28,508 97	143,142	39,247 35			51,320	16,196 95	405,682	83,953 27	0. 20 69
1902-3	197,207	36,195 40	134,648	32,856 93			55,943	16,160 33	387,798	85,212 66	0. 21 97
1903-4	252,725	53,046 12	94,675	34,171 45			49,500	13,775 37	396,900	100,992 94	0. 25 44
1904-5	193,955	46,348 89	203,460	33,359 47			33,030	17,123 82	430,445	96,832 18	0. 22 49
Totaux	3,569,701	742,373 78	3,097,807	933,931 37	18,005	7,458 03	1,418,801	372,648 67	8,098,324	2,056,411 85	0. 25 39

ÉTAT des quantités des matières enlevées à la main dans chaque province, et le coût de ce creusage pour les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.

Exercice financier.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Écosse.		Québec.		Ile du Prince-Édouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
1878-9	.....	.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2. 26 58
1879-1880	.....	.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0. 29 64
1880-1	.....	.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0. 22 98
1881-2	.....	.....	10,640	2,650 09	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0. 24 90
1882-3	.....	.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0. 30 52
1883-4	.....	.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0. 45 78
1899-1900	.....	.....	343	248 71	.....	.....	.....	.....	343	248 71	0. 72 51
1900-1901	.....	.....	320	250 75	.....	.....	.....	.....	320	250 75	0. 78 35
1902-03	.....	.....	1,645	496 38	.....	.....	.....	.....	1,645	496 38	0. 30 17
Totaux	.....	.....	50,353	15,428 12	.....	.....	.....	.....	50,353	15,428 12	0. 30 64

ÉTAT du dragage dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et les dépenses de chaque dragueur pendant les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.

Dragueurs.	Total des quantités et coût pour les trente-deux années finissant le 30 juin 1904.			1904-1905.			Total pour trente-trois années finissant le 30 juin 1905.		
	Quantité totale.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.
	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
St. Lawrence	1,547,231	402,879 35	0· 26 03	82,600	11,533 82	0· 13 96	1,629,831	414,413 17	0· 25 42
Canada	1,002,034	319,368 66	0· 31 87	48,810	12,741 33	0· 26 10	1,050,844	332,109 99	0· 30 55
New Dominion	1,670,592	285,133 22	0· 17 06	63,310	13,627 68	0· 21 52	1,733,902	298,760 90	0· 17 23
Prince Edward	1,349,411	348,065 47	0· 25 79	33,030	17,123 82	0· 51 88	1,382,441	365,189 29	0· 26 41
(Vieux) Cape Breton	534,938	139,074 33	0· 25 99	....	....	....	534,938	139,074 33	0· 25 99
Geo. McKenzie	707,575	297,383 35	0· 42 02	27,340	10,647 84	0· 38 94	734,915	308,031 19	0· 41 91
Cape Breton	604,630	107,611 82	0· 17 79	122,250	16,572 32	0· 13 55	726,880	124,184 14	0· 17 08
New Brunswick	239,560	53,565 88	0· 22 36	53,105	14,585 37	0· 27 46	292,665	68,151 25	0· 23 28
	7,655,791	1,953,082 08	0· 25 51	430,445	96,832 18	0· 22 49	8,086,416	2,049,914 26	0· 25 35

ETAT des dépenses pour creusage fait à la main dans les provinces maritimes, démontrant les quantités enlevées et la dépense dans chaque localité pour les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.

Localité.	Quantités totales et coût pour les vingt-neuf années finissant le 30 juin 1904.			1904-1905.			Total pour les trente-trois années finissant le 30 juin 1905.		
	Quantité totale.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.
	c. vgs.	$ c.	$ c.	c. vgs.	$ c.	$ c.	c. vgs.	$ c.	$ c.
Parrsbero', N.-E.	42,595	12,804 68	0· 30 06	....	....	....	42,595	12,804 68	0· 30 06
Windsor, N.-E.	5,450	1,627 60	0· 29 86	....	....	....	5,450	1,627 60	0· 29 86
Milton, N.-E.	663	499 46	0· 75 33	....	....	....	663	499 46	0· 75 33
Racquette, N.-E.	1,645	496 38	0· 30 17	....	....	....	1,645	496 38	0· 30 17
	50,353	15,428 12	0· 30 64	....	....	....	50,353	15,428 12	0· 30 64

PROVINCE DE QUEBEC.

DRAGAGE A LA RIVIÈRE BARBOTTE.

Le dragueur "Richelieu" travailla à cet endroit, du 4 au 16 de juillet 1904, et creusa un chenal à l'embouchure, dans la rivière Richelieu. Cinq tranchées furent creusées; deux de 73 pieds de long; deux de 100 pieds, et une de 184 pieds, d'une largeur uniforme de 25 pieds et d'une profondeur de 7 pieds, à l'eau basse. Ces tranchées forment ensemble un chenal de 125 pieds de large. Une quantité de 3,200 verges cubes de sable et glaise fut enlevée.

DRAGAGE A BATISCAN.

Le dragueur "Pontiac" (loué) travailla à cet endroit du 26 au 30 juin 1905. Deux tranchées furent creusées, près du pont du chemin de fer Pacifique Canadien, d'une longueur de 1,000 pieds chaque, d'une largeur de 20 pieds et d'une profondeur de 6 à 7 pieds à l'eau basse.

Une quantité de 4,080 verges cubes de glaise, pierre et sable fut enlevée.

DRAGAGE DANS LE CHENAL DE BEAUHARNOIS

Du 5 de septembre au 1er d'octobre, et du 24 octobre au 5 novembre 1904, le dragueur "Central City" travailla à l'élargissement du chenal. Une tranchée fut creusée, 1655 pieds de long, 20 pieds de large et 12 pieds de profond, à l'eau basse. Une quantité de 12,560 verges cubes de cailloux, galet et glaise fut enlevée.

DRAGAGE À BELŒIL.

Le dragueur "Richelieu" travailla à cet endroit du 23 au 30 de septembre 1904; il creusa à travers les hauts-fonds de cailloux au pont du chemin de fer, au quai Parizeau et au barrage du gouvernement. Quatre tranchées furent creusées; deux de 50 pieds de long; une de 25 pieds et l'autre de 132 pieds, d'une largeur uniforme de 9 pieds et d'une profondeur de 10 pieds, à l'eau basse. Cinq cent soixante et dix verges cubes de galet et cailloux furent enlevées.

Le 26 de mai 1905, le dragueur enleva une pile submergée, un demi-mille en aval du pont du chemin de fer, sur le bord du chenal..

DRAGAGE A BERTHIER (EN BAS).

Le dragueur "Nithsdale" travailla à cet endroit du 15 au 30 juin 1905. Une tranchée de 250 pieds de long, 20 pieds de large et 8 pieds de profond à l'eau basse, fut enlevée sur le côté ouest du quai. Une quantité de 3,150 verges cubes de glaise, pierre, sable et vase fut enlevée.

DRAGAGE AUX HAUTS FONDS DE LA BLANCHE.

Le dragueur 'T. F. M. N° 1' travailla à cet endroit du 8 de septembre au 14 de novembre 1904. Une tranchée de 832 pieds de long fut creusée à travers le haut-fond de sable, vis-à-vis la Grande-Blanche; les autres tranchées furent creusées au pied de ce haut-fond, vis-à-vis la Petite Blanche. Toutes ces tranchées avaient une largeur uniforme de 22 pieds et une profondeur de 10 pieds à l'eau basse. Une quantité de 27,350 verges cubes de sable et de glaise fut enlevée.

Le même dragueur continua le creusage du 7 au 30 de juin 1905 ; une tranchée de 974 pieds de long, 22 pieds de large et 10 pieds de profond à l'eau basse fut faite, et 7,100 verges cubes de cailloux, glaise et sable enlevées.

DRAGAGE À CALUMET.

Le dragueur "T. F. M. N° 1" travailla à cet endroit du 1er au 30 de juillet 1904, continuant l'ouvrage commencé l'année précédente. Une tranchée fut creusée le long du quai du Pacifique canadien, vers la scierie, 576 pieds de long, 22 pieds de large et 10 pieds de profond, à l'eau basse.

Les matières enlevées forment un total de 9,400 verges cubes de sable et de pierre.

DRAGAGE À CHAMBLY.

Le dragueur 'Richelieu' travailla à cet endroit du 20 au 25 de mai 1905. Une tranchée de 115 pieds de long, 25 pieds de large et 9 pieds de profond, à l'eau basse fut creusée aux abords du garage Ducharme. Les matières enlevées forment un total de 950 verges cubes de galet, cailloux et glaise.

DRAGAGE AU BASSIN DE CHATEAUGUAY.

Le dragueur 'Central City' travailla à cet endroit du 1er de juillet au 3 de septembre et du 3 au 22 octobre 1904. Quatre tranchées furent creusées en avant des quais, dans le bassin, 475 pieds de long, chacune, 20 pieds de large et 12 pieds de profond, à l'eau basse. Les matières enlevées forment un total de 6,320 verges cubes de galets et cailloux.

DRAGAGE À CHARLEMAGNE.

Le dragueur 'Otto' travailla à cet endroit du 10 au 15 novembre 1904 ; le chenal, en face du quai McLaren, fut creusé, et une qnantité de 1,000 verges de pierre et gravier enlevée.

DRAGAGE À CHICOUTIMI.

Le dragueur 'Lady Minto' commença à creuser au pied de la batture, huit milles en aval de Chicoutimi, en remontant le courant. Le chenal fut creusé sur une longueur de 3,000 pieds, une largeur de 250 pieds, et à une profondeur de 18 pieds, à l'eau basse des marées du printemps. Les matières enlevées forment un total de 141,100 verges cubes de glaise et sable, non compris une grande quantité de cailloux.

Le dragueur 'International' continua le travail, au printemps de 1905.

Du creusage fut aussi fait au quai de Chicoutimi, à une profondeur de 14 pieds, à l'eau basse des marées du printemps.

DRAGAGE À COMO.

Le dragueur 'N° 4 Cohen' travailla à cet endroit, du 17 octobre au 15 novembre 1904. Deux tranchées furent faites au quai de Hodgin, une de 186 et l'autre de 235 pieds de long, d'une largeur de 22 pieds et d'une profondeur de 8 pieds, à l'eau basse. Les matières enlevées forment un total de 2,495½ verges cubes de galet et de pierre.

DRAGAGE À DOUCET'S LANDING.

Le dragueur 'Pontiac' (sous contrat) travailla à cet endroit du 4 au 31 octobre 1904. La quantité de matières enlevées a été de 19,043 verges cubes de glaise, pierre et sable.

Le dragueur 'N° 5' (aussi sous contrat) travailla du 2 au 24 de juin 1905, enlevant 28,501 verges cubes de cailloux, glaise et sable.

DRAGAGE À GRAHAM.

Le dragueur 'N° 4 G. C. Co.' travailla à cet endroit du 5 au 30 de juin 1905. Une tranchée fut creusée, du quai au chenal, 3,090 pieds de long, 26 pieds de large et à une profondeur de 10 pieds, à l'eau basse. Une quantité de 18,550 verges cubes de glaise fut enlevée.

DRAGAGE À GRENVILLE.

Le dragueur 'T.F.M. N° 1' travailla à cet endroit, du 26 de juillet au 5 de septembre 1904 ; une tranchée fut creusée, du quai Dansereau au chenal, 1,177 pieds de long, 22 pieds de large et 9 pieds de profond, à l'eau basse. La quantité de matières enlevées se compose de 15,750 verges cubes de sable et cailloux.

DRAGAGE À L'ILE DU PAS.

Le dragueur "St. Louis" travailla à cet endroit, du 18 de mai au 6 de juin 1905. Une tranchée fut creusée, entre l'Ile aux Castors et l'Ile du Pas, 682 pieds de long, 25 pieds de large et 7½ de profoud, à l'eau basse. La quantité de matières enlevées se compose de 3,947 verges cubes de glaise et de sable.

DRAGAGE À L'ILE-AUX-NOIX

Le dragueur "Richelieu" travailla à cet endroit, du 19 de juillet au 17 d'aout 1904, enlevant un haut-fond vis-à-vis l'alignement des lumières du chenal. Trois tranchées furent faites, 650, 575 et 525 pieds de long, 20 pieds de large et à une profondeur de 9 pieds à l'eau basse. Une quantité de 7,150 verges cubes de sable fut enlevée.

DRAGAGE À LACOLLE.

Le dragueur "Richelieu" travailla à cet endroit, du 2 au 20 de juin 1905. Trois tranchées furent creusées, le long du quai Wilson, 235, 60 et 20 pieds de long, d'une largeur uniforme de 25 pieds et d'une profondeur de 6 pieds, à l'eau basse. Une quantité de 2300 verges cubes de galet, cailloux, glaise et sable fut enlevée.

DRAGAGE À L'ASSOMPTION.

Le dragueur "N° 4 Daly" travailla à cet endroit du 1er de juillet au 15 de novembre 1904. Six tranchées, 1200 pieds de long chacune, furent creusées à travers le haut-fond près de l'île Bourdon. Deux tranchées furent faites en avant du débarcadère de Répentigny, 500 et 200 pieds de long, respectivement. Une tranchée de 700 pieds de long, dans le chenal de l'île Vaudry, et une autre, au quai de la Charlemagne Lumber Co., 1,300 pieds de long. Toutes ces tranchées ont une largeur uniforme de 25 pieds et une profondeur de 12 pieds, à l'eau basse.

Les matières enlevées forment un total de 62,680 verges cubes de glaise, vase et pierres.

Le dragueur "Québec" travailla à cet endroit du 12 au 30 de juin 1905 ; il creusa une tranchée de 674 pieds de long, 20 pieds de large et à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. Une quantité de 14,710 verges cubes de glaise fut enlevée par ce dragueur.

DRAGAGE À LA MALBAIE (MURRAY BAY).

Du 1er octobre au 12 novembre 1904, le dragueur 'Progress' travailla à cet endroit; il creusa sur le côté est du quai, à une profondeur ce 12 pieds afin de permettre aux vaisseaux de pouvoir se mettre à l'abri du vent de l'ouest. La quantité de matières enlevées est de 15,900 verges cubes de glaise, pierre et vase.

DRAGAGE À NOTRE-DAME DE PIERREVILLE.

Le dragueur 'Saint-Louis' travailla à cet endroit du 9 au 30 de juin 1905; il creusa une tranchée dans le chenal en avant de l'île Saint-Joseph, 1,177 pieds de long' 25 pieds de large et à une profondeur de 9 pieds à l'eau basse. Une quantité de 3,540 verges cubes de glaise et de sable fut enlevée.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE OTTAWA.

Du 14 de juillet au 11 novembre 1904, le dragueur 'Challenge' creusa le chenal conduisant des docks de la Hawkesbury Lumber Coy au chenal principal de la rivière. Sept tranchées furent creusées: 213, 650, 208, 856, 80 et deux de 224 pieds de long; ces tranchées sont d'une largeur moyenne de 25 pieds et d'une profondeur de 10 pieds à l'eau basse. Les matières enlevées forment un total de 13,090 verges cubes de sable, cailloux et galet.

Le dragueur continua son travail, du 1er au 30 juin 1905; 7 autres tranchées furent creusées: 56, 35, 202, 212, 53, 104 et 336 pieds de long, 25 pieds de large et 10 pieds de profond. Une quantité de 4,850 verges cubes de galet, cailloux et de sable fut enlevée.

DRAGAGE À PENTECÔTE.

Du 27 août au 6 octobre 1904, le dragueur 'International' creusa les fondations pour le quai que l'on doit construire à cet endroit; le chenal du havre fut aussi creusé. Les matières enlevées forment un total de 48,000 verges cubes de galet, cailloux et sable.

DRAGAGE À POINTE PLATON.

Du 24 au 27 octobre 1904, le dragueur 'Nithsdale' travailla à cet endroit; une tranchée fut creusée en face du quai, 200 pieds de long, 20 pieds de large et à une profondeur de 10 pieds à l'eau basse. Une quantité de 1,750 verges cubes de sable fut enlevée.

DRAGAGE À QUÉBEC.

Le dragueur 'N° 6' travailla à cet endroit, du 19 de mai au 30 de juin 1905. En avant de Archer et Cie, une tranchée fut creusée, 210 pieds de long, 40 pieds de large et 10 pieds de profond à l'eau basse. Une quantité de 21,120 verges cubes de cailloux et sable fut enlevée.

Du 10 de mai au 30 de juin 1905, le dragueur 'Progress' travailla aux abords du nouveau brise-lames, en construction ; deux tranchées furent creusées, une de 700 pieds et l'autre de 300 pieds de long, d'une largeur respective de 40 pieds et d'une profondeur de 15 pieds à l'eau basse. Une quantité de 18,720 verges de glaise, pierres, etc., fut enlevée.

Du 1er au 15 de juillet, et du 25 octobre au 22 novembre 1904, le dragueur 'International' travailla au remplissage, à l'arrière du quai neuf, dans le bassin Louise. Une quantité de 77,300 v. c. de galet, cailloux et sable fut enlevée par ce dragueur.

DRAGAGE À RIGAUD.

Le dragueur "N° 4 Cohen" travailla à cet endroit, du 1er de juillet au 15 d'octobre 1904. Deux tranchées furent creusées dans le chenal, près du pont du chemin de fer Pacifique Canadien, chacune de 1355 pieds de long, 22 pieds de large et 12 pieds de profond, à l'eau basse. Les matières enlevées forment un total de 35,652½ verges cubes de glaise et sable.

Le dragueur 'Chateaugaay' continua, du 2 au 30 de juin 1905, l'ouvrage commencé l'année précédente, et enleva 11,060 verges cubes de cailloux, gravier et sable.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE JÉSUS.

Du 1er de juillet au 15 d'octobre 1904, le dragueur 'Otto' creusa une tranchée, en face du quai de McDonald, de 2,500 pieds de long, 21 pieds de large et 8 pieds de profond, à l'eau basse. Une quantité de 81,565 verges cubes de galet et pierre fut enlevée.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE OUELLE.

Le dragueur 'Progress' travailla à cet endroit, du 1er d'août au 24 septembre 1904 ; il creusa en avant et sur les côtés du quai, et enleva 16,000 verges cubes de glaise et vase,

DRAGAGE À LA RIVIÈRE DU LOUP.

Le dragueur 'nº 6 McDonald' travailla à cet endroit, du 29 mai au 30 de juin 1905 ; quatre tranchées furent creusées dans le chenal, 1,664, 740, 231 et 456 pieds de long, d'une largeur respective de 30 pieds et d'une profondeur de 13 pieds, à l'eau basse. Les matières enlevées forment un total de 33,300 verges cubes de glaise, sable et bois.

DRAGAGE À ROBERVAL.

Le dragueur 'P. V. Savard' euleva à cet endroit 2,800 verges cubes de glaise et une grande quantité de bran de scie.

DRAGAGE À SAINT-AIMÉ.

Le dragueur 'Saint-Louis' travailla à cet endroit du 1er de juillet au 15 d'octobre 1904, creusant le chenal de la rivière. Deux tranchées furent creusées, une de 2,529 pieds et l'autre de 2,500 pieds de long, d'une largeur respective de 25 pieds et d'une profondeur de 8 pieds, à l'eau basse.

Les matières enlevées forment un total de 12,015 verges cubes de sable.

DRAGAGE À ST.-ANDREWS.

Du 18 d'août au 12 novembre 1904, le dragueur 'Little Giant' travailla à cet endroit. Le travail consistait à creuser le chenal dans les rapides, afin de permettre aux vaisseaux de se rendre aux quais. Une tranchée fut creusée 1,000 pieds de long, 26 pieds de large et 11 pieds de profond, à l'eau basse. Une quantité de 7,560 verges cubes de galet et cailloux fut enlevée.

DRAGAGE À SAINT-ANTOINE.

Du 22 d'août au 22 de septembre 1904, le dragueur 'Richelieu' travailla au quai de Miller, où trois tranchées furent creusées, 270, 250 et 27 pieds de long, d'une largeur respective de 12 pieds et d'une profondeur de $7\frac{1}{2}$ pieds à l'eau basse. Six tranchées furent aussi creusées au quai Lapierre ; 50, 60, 70, 75, 95 et 127 pieds de long, 15 pieds de large et $7\frac{1}{2}$ pieds de profond. Trois autres tranchées furent faites au quai Gendron, 50, 60 et 53 pieds de long, respectivement, d'une largeur de 15 pieds et d'une profondeur de $7\frac{1}{2}$ pieds, à l'eau basse. Les matières enlevées forment un total de 6,300 verges cubes de glaise et cailloux.

DRAGAGE À SAINT-DENIS.

Du 3 au 22 d'octobre 1904, le dragueur 'Richelieu' travailla à cet endroit, aux quais Lamothe et Bousquet. Six tranchées furent creusées, 210, 215, 190, 32, 50 et 95 pieds de long, d'une largeur uniforme de 15 pieds et d'une profondeur de 7 pieds, à l'eau basse.

Une quantité de 6,900 verges cubes de glaise fut enlevée.

DRAGAGE À SAINT-CHARLES.

Le dragueur 'Richelieu' travailla à cet endroit, du 26 d'octobre au 7 de novembre 1904. Une tranchée fut creusée, du chenal de la rivière Richelieu à l'embouchure de la rivière Amyot, 461 pieds de long, 20 pieds de large et 7 pieds de profond, à l'eau basse. Une quantité de 2,620 verges cubes de glaise fut enlevée.

DRAGAGE À SAINT-JEAN DES CHAILLONS.

Le dragueur 'Nithsdale' travailla à cet endroit, du 1er au 16 de juillet et du 29 d'octobre au 12 de novembre 1904 ; une tranchée de 1,000 pieds de long, 20 pieds de large et 8 pieds de profond fut creusée en face des briqueteries. Une quantité de 6,650 verges cubes de sable fut enlevée.

DRAGAGE À SAINT-JEAN.

Le dragueur 'Richelieu' travailla à cet endroit du 11 au 13 de mai et du 22 au 30 de juin 1905. L'ouvrage consistait à creuser une tranchée au quai Singer, pour le ministère des Chemins de fer et Canaux, près de l'entrée de l'écluse, 175 pieds de long, 12 pieds de large et 8 pieds de profond, à l'eau basse. Une tranchée fut aussi creusée à l'extrémité du barrage, 50 pieds de long, 25 pieds de large et 6 pieds de profond, à l'eau basse. Deux autres tranchées furent aussi faites en amont du pont du Vermont Central, 98 pieds de long, chacune, 25 pieds de large et 6 pieds de profond.

Les matières enlevées forment un total de 2.712 verges cubes de galet, cailloux, glaise et sable.

DRAGAGE À SAINT-MICHEL DE BELLECHASSE.

Le dragueur 'Nithsdale' travailla à cet endroit, du 19 de juillet au 22 d'octobre 1904, creusant plusieurs petites tranchées dans le chenal à travers la barre, d'une longueur totale de 850 pieds, d'une largeur de 20 pieds, et à une profondeur de 8 pieds à l'eau basse.

Les matières enlevées consistent en 9,240 verges cubes de sable.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Le dragueur *Duke of York* travailla à cet endroit, du 6 de mai au 30 de juin 1905, creusant et élargissant le chenal.

Les matières enlevées consistent en 47,646 verges cubes de glaise, pierre et sable.

DRAGAGE A SOREL.

Du 10 au 26 de novembre 1904, le dragueur *St-Louis* travailla au quai du gouvernement, et enleva 810 verges cubes de sable.

Le dragueur *Nithsdale* travailla aussi à cet endroit, du 9 de mai au 8 de juin 1905 ; il enleva deux coques de vaisseaux, coulés dans le havre, qui obstruaient la navigation.

Le dragueur *Progress* travailla aux abords des chantiers de constructions navales, du 1er au 31 juillet 1904.

DRAGAGE A TERREBONNE.

Le dragueur *Otto* travailla à cet endroit du 17 octobre au 9 de novembre 1904, creusant une tranchée dans le chenal, 635 pieds de long, 21 pieds de large et 8 pieds de profond, à l'eau basse. Une quantité de 5,800 verges cubes de pierre et gravier fut enlevée.

DRAGAGE À TROIS-RIVIÈRES.

Du 26 au 30 de juin 1905, le dragueur *N° 5* travailla à cet endroit et enleva 120 verges cubes de cailloux, glaise et sable.

DRAGAGE A VILLEMARIE.

Le dragueur *Queen* travailla du 3 au 12 d'août 1904, continuant l'ouvrage commencé l'année précédente, en face du quai, et creusant une tranchée de 400 pieds de long, 26 pieds de large et 7 pieds de profond, à l'eau basse. La quantité de matières enlevées est de 2,625 verges cubes de glaise.

DRAGAGE A YAMASKA.

Du 3 au 30 de septembre, et du 17 d'octobre au 8 de novembre 1904, le dragueur *St-Louis* creusa deux tranchées dans le chenal, près du pont, 2,083 pieds et 62 pieds de long, respectivement, et une autre tranchée près de l'île Saint-Jean, 1,749 pieds de long. Ces trois tranchées sont d'une largeur respective de 25 pieds et d'une profondeur de 8 pieds, à l'eau basse. La quantité de matières enlevées est de 8,458 verges cubes de sable.

Le dragueur *St. Lawrence* travailla aussi à cet endroit, du 14 au 30 de juin 1905 ; deux tranchées furent creusées dans le chenal, d'une longueur totale de 1,985 pieds, d'une largeur de 20 pieds et d'une profondeur de 8 pieds à l'eau basse.

Les matières enlevées forment un total de 9,600 verges cubes de glaise et de sable.

PROVINCE D'ONTARIO.

DRAGAGE À BRONTE.

Du 23 d'août au 24 de septembre, le dragueur "Nipissing" travailla à cet endroit. Quatre tranchées furent creusées dans le havre, entre les jetées, une de 150 pieds, une de 685 pieds, une de 480 pieds et une de 600 pieds de long, d'une largeur respective de 27 pieds et d'une profondeur de 14 pieds, à l'eau basse. Les matières enlevées forment un total de 15,262½ verges cubes de roc, glaise et sable.

DRAGAGE À COBOURG.

Le dragueur "St. Lawrence" travailla à cet endroit, du 12 d'octobre au 15 de novembre 1904. Le travail consistait à creuser entre les jetées est et du centre. Deux tranchées furent faites, 1,000 pieds de long chacune, 30 pieds de large et 14 pieds de profond à l'eau basse. Deux autres tranchées furent creusées le long du côté nord de la jetée est, dans le bassin intérieur, une de 200 et l'autre de 100 pieds de long, d'une largeur respective de 30 pieds et d'une profondeur de 14 pieds, à l'eau basse. La quantité de matières enlevées est de 18,300 verges cubes de sable et de glaise.

DRAGAGE À COLLINGWOOD.

Du 1er juillet au 30 de novembre 1904, le dragueur "N° 7 Coghill" travailla à cet endroit ; l'ouvrage consistait à creuser dans le havre en avant des docks et à l'entrée de l'étang. Cinq tranchées furent creusées ; une de 451, une de 790, une de 198, une de 320 et une de 690 pieds de long, d'une largeur moyenne de 25 pieds et d'une profondeur de 8 pieds à l'eau basse. La quantité de matières enlevées est de 34,857 verges cubes de glaise et de cailloux.

Le dragueur "N° 1 C. S. Boone" travailla aussi à cet endroit du 24 au 30 de juin 1905. Une tranchée fut creusée, 332 pieds de long, 24 pieds de large et 9 pieds de profond, à l'eau basse.

Une quantité de 3,576 verges cubes de roc, gravier, vase et bois fut enlevée par ce dragueur.

Le dragueur "N° 14" travailla aussi à cet endroit, du 3 au 30 de juin 1905, et enleva 19,170 verges cubes de roc et de vase.

DRAGAGE À CUMBERLAND.

Le dragueur "T. F. M. N° 1" travailla à cet endroit, du 15 au 18 de novembre 1904 ; une tranchée fut creusée au quai du traversier, 80 pieds de long, 22 pieds de large et 7½ de profond, à l'eau basse.

Une quantité de 1,150 verges cubes de cailloux fut enlevée.

DRAGAGE DANS LA GRANDE-RIVIÈRE.

La Grande-Rivière se jette dans le lac Erié après avoir traversé les comtés de Brant et de Haldimand.

Le 11 de juin 1904, ordre fut donné d'employer le dragueur de C. S. Boone, pour creuser dans la rivière, à Dunnville. Le travail fut complété le 24 de septembre ; le dragueur travailla 645 heures et enleva 31,828 verges cubes de matières. Sur le montant d'heures de travail ci-haut mentionné, 245 heures ont été employées à nettoyer les tranchées faites à Sunfish Creek, où il n'y a pas eu de mesurage de fait.

DRAGAGE A GODERICH.

Le dragueur 'Arnoldi' travailla à cet endroit, du 5 au 24 de juin 1905, et enleva 10,015 verges cubes de sable.

DRAGAGE A HAILEYBURY.

Du 30 de mai au 3 de juin 1905, le dragueur 'Queen' travailla à cet endroit, et enleva deux vieilles piles submergées et environ 400 verges cubes de remplissage de pierre, et 285 verges de sable, glaise et pierre.

DRAGAGE A HAMILTON.

Le dragueur 'Nipissing' travailla à cet endroit du 1er de juillet au 23 d'août, et du 27 de septembre au 15 de novembre 1904.

Cinq tranchées furent creusées au quai de la Turbine Company, 350, 375, 50, 45, et 150 pieds de long, 30 pieds de large et 14 pieds de profond, à l'eau basse. Une tranchée fut faite aux docks de la Intercolonial Harvesting Company, 1050 pieds de long, 30 pieds de large et 16 pieds de profond, à l'eau basse. Dix tranchées furent creusées aux quais de McKay, de McIlwraith et Brown, 350, 120, 250, 200, 200, 120, 250, 180, 250 et 100 pieds de long, 30 pieds de large et 14 pieds de profond, à l'eau basse.

Les matières enlevées forment un total de 48,862½ verges cubes de glaise et de sable.

DRAGAGE A HAWKESBURY.

Du 1er de juillet au 16 d'août 1904, le dragueur *Little Giant* creusa cinq tranchées en face du quai Higginson, 500 pieds de long, chacune, 26 pieds de large et à une profondeur de 7 pieds à l'eau basse. Une quantité de 18,355 verges cubes de galet et de pierre fut enlevée.

Le deux de juin, le même dragueur continua l'ouvrage et creusa le chenal entre les quais et le chenal principal, et enleva 9,740 verges cubes de galet, cailloux et sable.

DRAGAGE DANS INDIAN RIVER.

Indian River traverse les cantons de Douro, Dummer et Otonabee, et vient se jeter dans le lac Rice.

A sa dernière session le parlement vota un crédit de $3,000 pour creuser le chenal, et le 10 de septembre, ordre fut donné de faire les travaux.

L'ouvrage, commencé le 18 de mai, n'était pas encore achevé le 30 de juin 1905.

La dépense durant l'exercice financier a été comme suit :—

Main-d'œuvre et surintendance	$ 667 75
Matériaux	601 56
	$1,269 31

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Durant la première partie du dernier exercice financier, le chenal de la rivière a été élargi et creusé à plusieurs endroits à une profondeur de 22 pieds, au dessous du zéro de l'échelle d'étiage, entre la rivière Mission et les docks à charbon du chemin de fer Canadian Northern, à Fort William-Ouest.

Du creusage fut aussi fait en avant de l'élévateur à grain de Ogilvie et ceux du Pacifique Canadien.

L'entrée de la rivière Kaministiquia a été élargie et creusée, et tout le creusage a été fait à une profondeur de 22 pieds, au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage.

Un chenal de 140 pieds de large a été creusé en face du quai de l'Empire Elevator Company.

Durant l'hiver, des sondages ont été pris dans le chenal à l'entrée de la rivière sur une distance de 6,200 pieds, à partir des docks à charbon du Pacifique Canadien ; nous avons trouvé qu'il s'était fait beaucoup de remplissage depuis que le creusage a été fait, et qu'il sera nécessaire de nettoyer le chenal, tous les ans.

Les matières enlevées, en 1904-05, forment un total de 585.806 verges cubes.

DRAGAGE A KINCARDINE.

Du 28 au 30 de juin 1905, le dragueur *Arnoldi* creusa dans le havre et enleva 670 verges cubes de sable.

DRAGAGE A KINGSTON.

Le dragueur "Sir Richard" travailla à cet endroit, du 15 de septembre au 28 de novembre 1904 ; il creusa sept tranchées en avant du dock à charbon du chemin de fer Kingston & Pembroke. Ces tranchées avaient une longueur respective de 50, 80, 110, 140, 170, 200 et 230 pieds. Deux autres tranchées furent aussi creusées au quai Anglin vers le chenal, d'une longueur de 340 et 180 pieds , respectivement, Toutes ces tranchées ont été faites d'une largeur de 25 pieds et à une profondeur de 12 à 14 pieds ; à l'eau basse. Une quantité de 25,900 verges cubes de galet et de glaise a été enlevée.

L'ouvrage fut continué par le dragueur "Nipissing,' du 22 de mai au 30 de juin, 1905 ; huit tranchées furent creusées au dock du chemin de fer Kingston & Pembroke, d'une longueur respective de 200, 500, 500, 500, 200, 100, 150 et 150 pieds, d'une largeur de 30 pieds et d'une profondeur de 14 pieds, Une quantité de 19,240 verges cubes de galet, cailloux, glaise et sable fut enlevée.

DRAGAGE A LITTLE CURRENT.

Little Current est un village d'environ 300 âmes, situé sur le côté est de l'île Manitoulin, sur le chenal nord de la Baie Georgienne.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $22,000 pour creuser le chenal de cet endroit, et le 23 de mai, ordre fut donné de faire faire l'ouvrage.

Un arragement fut fait avec M. C. S. Boone pour faire le travail. Le creusage commença le 1er de septembre, il fut suspendu le 1er de novembre pour être repris le 4 avril, et se continuait au 30 de juin 1905. Depuis le mois d'avril l'outillage de forage, seulement, a travaillé.

Le dragueur a travaillé durant 498½ heures, et a enlevé 20,075½ verges cubes de roc, mesure de chaland. Le dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, a été de $38,124.50,

DRAGAGE A MIDLAND.

Le dragueur N° 9 travailla à cet endroit du 8 au 11 de mai, et du 17 au 30 de juin 1905, il creusa en avant de l'élévateur à grain du Grand Tronc, et enleva 7,800 verges cubes de galet, cailloux, glaise et sable.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE NEEBING.

Du 1er au 30 de juin 1905, le dragueur n° 6 travailla au chenal de cet endroit et enleva 50,514 verges cubes de sable mouvant, glaise et vase.

Le dragueur *Hydraulic* travailla aussi à cet endroit du 29 mai au 30 juin 1905, creusant le chenal à 14 pieds, à l'eau basse, et enlevant 8,148 verges cubes de sable.

DRAGAGE A NEW-LISKEARD.

Le dragueur *Queen* travailla à cet endroit, du 1er au 30 de juillet et du 13 d'août au 15 de novembre 1904. Le chenal commencé l'année précédente fut continué et sept tranchées furent creusées, d'une longeur respective de 1,200, 500, 500, 1,500, 150, 800 et 300 pieds. Toutes ces tranchées ont une largeur uniforme de 26 pieds et une profondeur de 5 à 9 pieds, à l'eau basse. Vingt et un mille sept quarante verges cubes de glaise furent enlevées.

Le même dragueur continua le travail, du 5 au 30 juin 1905. Une tranchée fut creusée à l'entrée de la rivière Wabi, 1,025 pieds de long, 22 pieds de large et 9 pieds de profond, à l'eau basse. Une quantité de 7,420 verges cubes de sable, pierre et glaise fut enlevée.

DRAGAGE A OWEN-SOUND.

De 18 de mai au 24 de juin 1905,, le dragueur *Frank* travailla à cet endroit, en avant des entrepôts du Grand Tronc et de l'élévateur à grain du Pacifique Canadien. Deux tranchées furent creusées, 1,350 et 875 pieds de long, 23 pieds de large et à une profondeur de 23 pieds, à l'eau basse. Trente-quatre mille neuf cent soixante et cinq verges cubes de glaise et sable furent enlevées.

DRAGAGE A PENETANGUISHENE.

Du 1er au 16 de juin 1905, le dragueur n° 9 travailla à cet endroit et enleva 12,000 verges cubes de galet, cailloux, glaise et sable.

Le dragueur *n° 4* travailla aussi du 8 de mai au 34 de juin 1905, et enleva 24,142 verges cubes de gravier.

DRAGAGE À PETERBORO (RIVIÈRE OTONABEE).

Le dragueur employé à ce travail fut emprunté du ministère des chemins de fer et Canaux. Il fut nécessaire de défaire la machinerie supérieure du dragueur pour le passer sous les ponts de la rue Hunter et du Pacifique Canadien. Le creusage fut commencé en amont du pont Hunter, sur le côté ouest de la rivière. Un chenal de 35 pieds de large fut creusé à une profondeur variant de 8 à 6 pieds. Ce chenal s'étend du pont Hunter à l'entrée du déversoir des usines de l'American Cereal Co'y, une distance d'environ 600 pieds. Une grande partie du creusage a été faite dans un galet très dûr, qu'il a fallu briser au moyen de la mine. L'entrée du déversoir fut aussi creusée sur une longueur de 286 pieds, une largeur de 60 pieds et à une profondeur de 7 pieds. Tout le travail a été fait dans du galet et du roc au moyen de la mine. Les matières enlevées ont été déposées sur les côtés des tranchées.

Comme il n'y avait plus d'espace pour déposer les matières extraites, le dragueur fut traversé sur le côté est de la rivière. Il fallut, pour traverser le dragueur, creuser un chenal à travers la rivière. Sur le côté est un chenal fut creusé, 900 pieds de long, 35 pieds de large et d'une profondeur variant de 6 à 8 pieds.

Les matières enlevées forment un total de 17,600 verges cubes.

DRAGAGE À PICKERING.

Le dragueur 'Sir Richard' travailla à cet endroit du 8 au 30 de juin 1905. Deux tranchées furent creusées entre les jetées, 750 pieds de long chacune, 25 pieds de large et 12 pieds de profond, à l'eau basse. Deux autres tranchées furent creusées à l'entrée des jetées, 50 pieds de long chacune, 25 pieds de large et de la même profondeur que les précédentes.

Douze mille cinq cent verges cubes de galet, glaise et sable furent enlevées.

DRAGAGE A POINTE EDOUARD (POINT EDWARD).

Pointe Edouard (Point Edward) est situé à la tête de la rivière Sainte-Claire, dans le comté de Lambton, près de Sarnia, 61 milles à l'ouest de London. Il se fait à cet endroit un transbordement considérable de grain, de rails et de minerai, et, il est nécessaire d'avoir une profondeur d'eau suffisante le long des docks, pour permettre aux gros vaisseaux de venir s'amarrer.

Le 25 avril et le 24 de juin 1904, ordres furent donnés de creuser les abords du dock de l'élévateur du Grand Tronc ; ce travail fut fait, pendant les mois d'octobre et novembre 1904, par le dragueur de la *Sarnià Bay Salvage and Towing Co.*, à raison de $15 de l'heure, ou d'une somme totale de $6,377.44.

Le 18 de mai 1905, ordre fut donné de creuser un chenal, 150 pieds de large et 21 pieds de profond à l'eau basse, à partir de l'eau profonde, 900 pieds au sud du dock du Grand Tronc, à un point 400 pieds au nord des entrepôts du Grand Tronc. Ce travail fut donné à la *Sarnia Bay Lumber, Timber and Salt Co.*, laquelle commença l'ouvrage le 23 de mai. Le 30 de juin 1905, 23,870 verges cubes de sable avaient été enlevées.

La dépense totale, durant l'exercice de 1904-05, a été de $24,201.29.

DRAGAGE A PORT-ARTHUR..

La barre à l'entrée du chenal a été enlevée et il y a maintenant assez d'eau pour les vaisseaux faisant escale à ce port.

Durant l'hiver des sondages ont été faits dans le port, dans la partie creusée, et dans les rivières Neebing et McIntyre.

Le 28 de mai, on commença à creuser un chenal vers l'endroit où le chemin de fer Canadian Northern se propose de construire ses docks pour le charbon et le minerai, et au 30 de juin 1905, 53,551 verges cubes de déblais avaient été enlevées. Le creusage a depuis été abandonné, vu le changement fait dans l'emplacement des docks.

Les matières enlevées, durant le dernier exercice financier, forment un total de 521,368 verges cubes.

DRAGAGE A PORT-BRUCE

Du 5 au 16 de juin 1905, le dragueur *Ottawa* creusa dans le havre de cet endroit, et enleva 4,133 verges cubes de cailloux, gravier, glaise et sable.

DRAGAGE A PORT.BURWELL.

Du 8 au 30 de juin 1905, le dragueur N° 2 enleva à cet endroit 18,990 verges cubes de sable fin.

DRAGAGE A PORT-ELGIN.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $2,000 pour creuser le bassin intérieur de cet endroit ; l'ouvrage a été foit par la *Marlton Dredging Company*, de Goderich, du 2 de juillet au 1er d'août, inclusivement. Le dragueur travailla 249½ heures, à raison de $8 de l'heure, et enleva 18,390 verges cubes de glaise et de sable.

DRAGAGE A PORT HOPE.

Du 15 de mai au 5 de juin 1905, le dragueur *Sir Richard* travailla à cet endroit, creusant trois tranchées, entre les jetées à l'entrée du havre, 450, 350, et 500 pieds de long, d'une largeur uniforme de 25 pieds et d'une profondeur de 12 pieds, à l'eau basse. Deux autres tranchées furent faites dans le havre nouveau, aux abords et en avant des entrepôts de charbon de Clark, 250 et 150 pieds de long, respectivement, 25 pieds de large et 12 pieds de profond. Une quantité de 6,550 verges cubes de galet, glaise et sable fut enlevée.

DRAGAGE À PORT PERRY.

Port Perry est une petite ville d'environ 1,000 âmes située sur le côté ouest du lac Scugog, dans le comté d'Ontario, sur l'embranchement de Whitby Port Perry du chemin de fer Grand Tronc.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $3,200 pour du creusage à cet endroit, et le 22 de juillet ordre fut donné de faire faire le travail.

L'ouvrage commença le 15 de septembre et fut terminé le 27 d'octobre: 11,000 verges cubes de déblais furent enlevées des abords des quais de la ville et du chemin de fer. Le travail a été fait par un des dragueurs du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Dépense totale en 1904-05 :—

Gages et surintendance	$552 63
Provisions, pension, remorquage, combustible, etc.	811 83
	$1,364 46

DRAGAGE À PORT STANLEY.

Du 6 octobre au 30 novembre 1904, le dragueur *Meade* travailla à cet endroit. Cinq tranchées furent creusées, 700, 400 et 300, et deux de 250 pieds de long et d'une profondeur respective de 35 pieds. Deux autres tranchées furent creusées en dehors des jetées, 400 et 500 pieds de long et 30 pieds de large. Une autre tranchée de 200 pieds de long et 25 pieds de large fut aussi creusée. Toutes ces tranchées furent creusées à une profondeur de 18 pieds, à l'eau basse. Trente-six mille quatre cents verges cubes de glaise et de sable furent enlevées.

Du 10 d'avril au 30 de juin 1905, le même dragueur continua l'ouvrage ; six tranchées furent faites, 203, 500, 2,645, 2,645, 115 et 325 pieds de long respectivement, d'une largeur uniforme de 25 pieds et d'une profondeur de 15 à 20 pieds, à l'eau basse. Le creusage fut fait le long des jetées est et ouest, près du phare.

Une quantité de 85,476 verges cubes de cailloux, gravier, glaise et de sable fut enlevée.

DRAGAGE À RONDEAU.

Le dragueur 'Ontario' travailla à cet endroit, du 1er de juillet au 30 de novembre 1904. Trois tranchées furent creusées à travers la barre, en dehors des jetées, 75, 750 et 325 pieds de long, respectivement, d'une largeur uniforme de 25 pieds et d'une profondeur de 17 pieds, à l'eau basse. L'entrée du havre est maintenant de 200 pieds de large. Cinq autres tranchées furent aussi faites à l'intérieur du havre, à l'extrémité nord des jetées, 375, 375, 430, 450 et 490 pieds de long, respectivement, d'une largeur uniforme de 25 pieds et d'une profondeur de 17 pieds. Une autre tranchée fut aussi creusée sur le côté est de la jetée est, 115 pieds de long, 20 pieds de large et 17 pieds de profond. Deux tranchées furent creusées au quai du chemin de fer Père Marquette, une de 716 pieds de long et 25 pieds de large, l'autre de 365 pieds de long et 20 pieds de large, et d'une profondeur respective de 22 pieds. Une quantité de 46,370 verges cubes de sable et de pierre fut enlevée.

Le dragueur 'Ontario' travailla du 13 au 30 de juin, il creusa deux tranchées en avant du quai de la Lake Erie Coal Coy.', 500 et 400 pieds de long, chacune, 24 pieds de large et 17 pieds de profond.

Quatre mille six cents quatre-vingts verges cubes de sable furent enlevées par ce dragueur.

Le dragueur 'Ottawa' travailla aussi à cet endroit, du 20 au 30 de juin, et enleva 11,850 verges cubes de cailloux, gravier et de sable.

DRAGAGE À SARNIA.

Le dragueur 'E. Hall n° 1' travailla à cet endroit, du 20 au 30 de juin 1904; il creusa deux tranchées le long de l'élévateur, 350 et 450 pieds de long, chacune, 25 pieds de large et 21 pieds de profond.

Neuf mille cinq cent vingt verges cubes de glaise et de sable furent enlevées.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE SAUGEEN.

Du 1er au 30 de juin 1905, le dragueur 'n° 15' travailla entre les jetées et dans le havre, et enleva 28,507 verges cubes de galet, glaise et cailloux.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE TRENT.

Du 25 au 31 de mai 1905, le dragueur 'Trenton' creusa à cet endroit une tranchée de 1,702 pieds de long, 30 pieds de large et 20 pieds de profond, et enleva 6,650 verges cubes de cailloux, glaise et vase.

DRAGAGE A TRENTON.

Du 1er de juillet au 4 d'août 1904, le dragueur 'Trenton' creusa un chenal à travers un haut-fond de vase et de pierre, vis-à-vis l'embouchure de la rivière Trent. Une tranchée de 1,510 pieds de long et 30 pieds de large fut creusée à 10 pieds de profondeur à l'eau basse, et 37,525 verges cubes de vase et de pierre furent enlevées.

Du 1er au 30 juin 1905, le même dragueur compléta le travail commencé l'été précédent. Une tranchée de 2,751 de long et 30 pieds de large fut creusée à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, et 20,235 verges cubes de cailloux, glaise et vase furent enlevées.

DRAGAGE A WAUBAUCHINE ET FESSERTON.

Waubauschene et Fesserton sont situés à l'extrémité sud de la baie Georgienne. Le 19 d'octobre dernier, ordre fut donné de dépenser une somme de $1,200, pour améliorer le chenal entre ces deux endroits.

Le dragueur travailla du 24 d'octobre au 10 de novembre, c'est-à-dire, 163 heures, et enleva 4,484 verges de déblais.

La dépense, en 1904–05 a été comme suit :—

Dragage	$1,304 00
Inspection	57 85
	$1,361 85

DRAGAGE A WIARTON.

Le dragueur 'Frank' travailla à cet endroit le 29 et le 30 de juin 1905, et enleva 1,400 verges cubes de glaise et de sable.

DRAGAGE A WHITBY.

Du 17 d'août au 14 de novembre 1904, le dragueur 'Trenton' travailla à cet endroit. Le creusage fut fait entre les jetées est et ouest, le long de la jetée nord, et en avant de l'élévateur à grain. Dix tranchées furent creusées, quatre de 1,650 pieds, une de 1,550 une de 1,400, une de 875, une de 800, et de deux 300 pieds de long. Toutes ces tranchées ont 30 pieds de large et 16 pieds de profondeur, à l'eau basse.

Une quantité de 101,270 verges cubes de glaise et de sable a été enlevée.

DRAGAGE A L'ILE WOLFE.

Du 5 de juillet au 10 septembre 1904, le dragueur 'Sir Richard' travailla à cet endroit. Douze tranchées furent creusées en avant du débarcadère du traversier, 240, 250, 260, 270, 280, 290, 300, 310, 500, 500, 150 et 150 pieds de long, respectivement, de 25 pieds et à une profondeur de 10 pieds, à l'eau basse. Trente et un mille trois cents verges cubes de galet et de glaise ont été enlevées.

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs, dans les différentes localités d'Ontario et de Québec, le montant total des dépenses pour chaque dragueur, et le coût moyen par verge cube.

Dragueur.	Localité.	Verges enlevées.	Nature du sol.	Dépenses.	Coût par verge.
				$ c.	c.
Challenge	Rivière Ottawa	7,940	Galet, cailloux et sable	5,798 59	$32\frac{8}{25}$
Ontario	Rondeau	51,050	Sable, glaise et pierre	10,858 76	$21\frac{1}{4}$
Nipissing	Hamilton	48,862	Galet, cailloux, glaise, sable et sable fin	9,248 57	$11\frac{1}{10}$
"	Bronte	15,262			
"	Kingston	19,240			
Queen	Ville Marie	2,625	Sable, glaise et pierre	10,458 68	$32\frac{7}{10}$
"	New Liskeard	29,160			
"	Haileybury	285			
Sir Richard	Wolfe Island	31,300	Galet, glaise et sable	7,582 67	$9\frac{9}{10}$
"	Kingston	25,900			
"	Port Hope	6,950			
"	Pickering	12,500			
Richelieu	Rivière Barbotte	3,200	Galet, cailloux, glaise et sable	5,209 09	$15\frac{23}{25}$
"	Ile-aux-Noix	7,150			
"	Saint-Antoine	6,300			
"	Beloeil	570			
"	Saint-Denis	6,900			
"	Saint-Charles	2,620			
"	Lacolle	2,300			
"	Saint-Jean	2,712			
"	Chambly	950			
St. Louis	Saint-Aime	12,015	Glaise, sable et sable fin	3,509 98	$12\frac{1}{5}$
"	Yamaska	8,458			
"	Sorel	810			
"	Ile-du-Pas	3,947			
"	Pierreville	3,540			
Nithsdale	Saint-Jean des Chaillons	6,650	Glaise, pierre et sable	11,030 15	$53\frac{1}{10}$
"	Saint-Michel	9,240			
"	Pointe-Platon	1,750			
"	Berthier en Bas	3,150			
International	Québec	77,300	Galet, cailloux et sable	14,670 71	$11\frac{14}{25}$
"	Pentecôte	48,000			
"	Chicoutimi	1,500			
No. 6	Quebec	21,120	Cailloux et sable	4,874 08	$23\frac{17}{100}$
Progress	Sorel	240	Glaise, pierre et sable	9,488 60	$18\frac{22}{25}$
"	Rivière-Ouelle	16,000			
"	Murray Bay	15,300			
"	Québec	18,720			

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs, etc.—*Suite.*

Dragueur.	Localité.	Verges enlevées.	Nature du sol.	Dépenses.	Coût par verge.
				$ c.	c.
T. F. M. No. 1....	Calumet................	9,400	Cailloux, glaise, sable et bran de scie............	12,606 10	$20\frac{3}{4}$
"	Grenville..............	15,750			
"	Cumberland	1,150			
"	Blanche Shoals..........	34,450			
Little Giant.......	Hawkesbury...........	28,095	Galet, cailloux et sable....	15,847 65	$44\frac{11}{25}$
"	St. Andrews...........	7,560			
No. 4 Daly........	L'Assomption..........	62,680	Gravier, glaise, pierre et vase.	9,390 00	15
Otto..	Rivière Jésus..........	31,565	Galet, cailloux, gravier, glaise, sable et pierre....	6,557 37	$16\frac{3}{5}$
"	Terrebonne.............	5,800			
"	Charlemagne..	2,000			
No. 7 Coghill......	Collingwood........	34,857	Glaise, cailloux et pierre.....	7,785 00	$22\frac{1}{3}$
No. 4 Cohen.... ..	Rigaud.......	35,652	Galet, cailloux, glaise et sable...	10,589 80	$27\frac{3}{4}$
"	Como..	2,496			
Trenton...........	Trenton.................	57,760	Cailloux, glaise, sable et vase	26,845 68	$16\frac{1}{10}$
"	Whitby	101,270			
"	Rivière Trent	6,650			
Central City	Chateauguay...........	16,320	Galet, cailloux et glaise...	8,082 00	28
"	Beauharnois	12,560			
General Meade....	Port Stanley	125,876	Cailloux, gravier, glaise et sable	21,322 09	$16\frac{23}{25}$
St. Lawrence......	Cobourg	18,360	Glaise, sable et sable fin...	4,770 50	$17\frac{3}{50}$
"	Yamaska.................	9,600			
Ottawa	Rondeau	11,850	Cailloux, gravier, glaise et sable	2,877 05	18
"	Port Bruce	4,133			
Frank	Owen Sound	34,965	Glaise et sable............	5,615 95	$15\frac{1}{25}$
"	Wiarton.....	4,400			
Chateauguay.	Rigaud.......	11,060	Cailloux, glaise et gravier....	3,587 00	$32\frac{2}{5}$
E. Hall No. 1	Point Edward..........	23,870	Glaise et sable....	6,965 30	$20\frac{4}{5}$
"	Sarnia.................	9,520			

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs, etc.—*Suite.*

Dragueur.	Localité.	Verges enlevées.	Nature du sol.	Dépenses.	Coût par verge.
				$ c.	c.
Pontiac..........	Rivière Batiscan........	4,080	Glaise pierre et sable......	3,238 56	14
"	Doucet's Landing.	19,043			
No. 6 McDonald ..	Rivière du Loup........	33,300	Glaise sable et billots........	4,257 90	$12\frac{4}{5}$
No. 5 McDonald ..	Doucet's Landing.	23,501	Cailloux, glaise et sable....	2,664 11	$9\frac{3}{10}$
" ..	Trois-Rivières	120			
No. 5 Bowman	Port Arthur	110,667	Glaise sable et vsse....	15,619 38	$14\frac{1}{10}$
No. 6 Bowman ...	Port Arthur	28,657	Sable mouvant glaise et vase..........	18,066 04	$22\frac{4}{5}$
"	Neebing, Rivière	50,514			
No. 9 O. S. D. & Cons. Co........	Midland................	7,800	Galet, cailloux, glaise et sable.....	4,661 00	$23\frac{1}{4}$
" ..	Penetang........... ...	12,000			
No. 1 Boone	Collingwood	3,576	Roc, gravier, vase et bois....	1,126 45	$31\frac{1}{2}$
No. 4 O. S. D. & Cons. Co........	Penetang...	21,142	Gravier...	4,265 89	$17\frac{33}{50}$
Duke of York.....	Rivière Saint-Maurice...	47,646	Glaise, pierre et sable..	6,472 87	$13\frac{1}{3}$
Quebec...........	L'Assomption..........	14,710	Glaise.....................	2,093 19	$14\frac{1}{50}$
No. 4 G. Cons. Co.	Graham	18,550	Glaise.....	2,448 60	$13\frac{1}{5}$
No. 2 D. D. & C. Co	Port Burwell....... ..	18,990	Sable fin........	5,776 00	$30\frac{2}{25}$
Arnoldi	Goderich	10,015	Sable.....................	2,737 25	$25\frac{3}{5}$
"	Kincardine	670			
Hydraulic........	Neebing, Rivière........	8,148	Sable mouvant........	2,362 92	29
Kingsford	Port Arthur	30,041	Glaise, sable et sable fin.....	5,869 02	$19\frac{1}{2}$
No. 1 A. F. B.....	Port Arthur	40,400	Glaise, sable et vase.........	9,100 00	$22\frac{1}{2}$

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs, etc.—*Fin.*

Dragueur.	Localité.	Verges enlevées.	Nature du sol.	Dépenses.	Coût par verge.
				$ c.	c.
No. 15 A. F. B....	Rivière Saugeen..... ...	26,676	Galet, glaise, pierre et cailloux..........	16,083 40	60⅓
No. 14 Boone	Collingwood	19,170	Roc et vase...........	41,730 91	2.17$\frac{17}{25}$

DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO.

CLASSIFICATION DES DÉBOURSEMENTS des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics, pendant l'année finissant le 30 juin 1905.

DRAGUEUR 'CHALLENGE.'

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	321 46	456 35	290 00	302 50	423 58	87 00	60 00			14 80	212 90	355 00	2,503 79
Charbon			334 72		10 24							257 15	602 11
Provisions	130 77		121 80	135 00							31 76		419 33
Munitions	21 24	16 25	16 75		3 10								57 34
Equipement	9 32		88 23									203 92	301 47
Réparations		250 35	74 72					347 78				481 40	1,154 25
Pilotage			57 00										57 00
Divers	5 30			9 35	43 70		630 00					14 95	703 30
Totaux	488 09	703 15	983 22	446 85	480 62	87 00	690 00	347 78		14 80	244 66	1,312 42	5,798 59
Frais d'ouvrage	488 09	452 80	908 50	446 85	480 62	87 00	690 00			14 80	244 66	831 02	4,644 34
Répartions ordin.		250 35	74 72					347 78				481 40	1,154 25
Totaux	488 09	703 15	983 22	446 85	480 62	87 00	690 00	347 78		14 80	244 66	1,312 42	5,798 59

DRAGUEUR 'ONTARIO.'

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	391 97	401 05	425 00	307 67	513 59		183 87	120 00	199 11	709 16	457 79	546 18	4,255 39
Charbon	221 07		1,171 75	183 00	210 00	207 37						89 95	2,083 14
Provisions	121 45	117 39	123 40	123 58	150 24						113 90	308 72	1,058 68
Munitions	93 23		72 36	23 81		11 85	18 12				98 55	150 51	468 43
Equipement	10 00		36 30			29 07						143 29	218 66
Réparations	225 12		139 57	10 00		15 98						1,000 54	1,391 21
Divers	19 38		5 25	11 60		43 15		43 55				1,260 32	1,383 25
Totaux	1,082 22	518 44	1,973 63	659 66	873 83	307 42	201 99	163 55	199 11	709 16	670 24	3,499 51	10,858 76
Frais d'ouvrage	857 10	518 44	1,834 06	649 66	773 83	291 44	201 99	163 55	199 11	709 16	670 24	2,498 97	9,467 55
Réparations ordin.	225 12		139 57	10 00		15 98						1,000 54	1,391 21
Totaux	1,082 22	518 44	1,973 63	659 66	873 83	307 42	201 99	163 55	199 11	709 16	670 24	3,499 51	10,858 76

CLASSIFICATION des déboursements des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics.—*Suite.*

DRAGUEUR 'NIPISSING.'

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	404 35	392 26	410 00	418 73	410 00	150 76	265 00	278 00	382 69	284 17	346 29	504 32	4,246 57
Charbon	542 25	118 12	255 05	352 66		242 20	61 60				29 00	584 75	2,185 63
Provisions	153 30	114 48	123 00	123 00	132 75		59 56				100 00	173 06	979 15
Munitions	85 45	33 00	74 08	12 25		13 45			14 73		152 29	170 03	555 28
Equipement								14 07	33 00				47 07
Réparations	459 24	9 80		33 28		12 72		79 15	261 52		151 61	18 62	1,025 94
Pilotage						25 90							25 90
Divers	28 30	19 10	6 45	8 00		24 00		46 95	6 50		12 60	31 13	183 03
Totaux	1,672 89	686 76	868 58	947 92	542 75	469 03	386 16	418 17	698 44	284 17	791 79	1,481 91	9,248 57
Frais d'ouvrage	1,213 65	676 96	868 58	914 64	542 75	456 31	386 16	339 02	436 92	284 17	640 18	1,463 29	8,222 63
Réparations ordin.	459 24	9 80		33 28		12 72		79 15	216 52		151 61	18 62	1,025 94
Totaux	1,672 89	686 76	868 58	947 92	542 75	469 03	386 16	418 17	698 44	284 17	791 79	1,481 91	9,248 57

DRAGUEUR 'QUEEN.'

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand totaux.
Gages	445 00	445 00	444 00	456 98	533 75		11 25	372 05	846 25	819 75	730 92	512 00	5,616 45
Charbon	210 00		262 50	98 75								375 15	946 40
Provisions	137 00	141 19	150 75	135 00	151 80			74 78	197 59	207 00	139 19	135 00	1,469 30
Munitions	61 50		68 00	62 43			79 19	7 88				113 18	392 18
Equipement				25 14									25 14
Réparations	12 15		34 82	262 14	160 34	47 30		104 35	141 78		275 92	409 16	1,447 96
Remorquage				108 00			55 00						163 00
Divers	60 20	25 00	20 00			51 20	108 34	27 95	44 55			88 01	425 25
Totaux	925 85	611 19	980 07	1,148 44	845 39	98 50	253 78	587 01	1,230 17	1,026 75	1,146 03	1,632 50	10,485 68

Frais d'ouvrage.....	913 70	611 19	945 25	886 30	685 05	51 20	253 78	482 66	1,088 39	1,026 75	870 11	1,273 34	9,037 72
Réparat. ordinaires..	12 15		34 82	262 14	160 34	47 30		104 35	141 78		275 92	409 16	1,447 96
Totaux.........	925 85	611 19	980 07	1,148 44	845 39	98 50	253 78	587 01	1,230 17	1,026 75	1,146 03	1,632 50	10,485 68

DRAGUEUR 'SIR RICHARD.'

Gages......	357 90	410 81	404 41	287 90	375 00	90 00	90 00	90 00	157 26	292 92	522 48	545 50	3,624 18
Charbon............	289 20	221 37	136 40	502 00		136 30						467 33	1,752 60
Provisions........		108 39	94 10	117 19	111 00		20 90						451 58
Munitions..........	61 70	19 05	185 00	24 77		9 60			105 40		47 45	87 23	540 20
Equipement.........	12 00		4 65					8 15				130 08	154 88
Réparations	77 41	56 38	51 39	73 78		138 80		21 83	63 25		384 89	67 05	934 78
Divers..........	8 30	7 65	80 60			13 35		2 88				11 67	124 45
Totaux........	806 51	823 65	956 55	1,005 64	486 00	388 05	110 90	122 86	325 91	292 92	954 82	1,308 86	7,582 67
Frais d'ouvrage.....	729 10	767 27	905 16	931 86	486 00	249 25	110 90	101 03	262 66	292 92	569 93	1,241 81	6,647 89
Réparat. ordinaires..	77 41	56 38	51 39	73 78		138 80		21 83	63 25		384 89	67 05	934 78
Totaux.	806 51	823 65	956 55	1,005 64	486 00	388 05	110 90	122 86	325 91	292 92	954 82	1,308 86	7,582 67

DRAGUEUR 'RICHELIEU.'

Gages..............	395 00	389 35	395 00	395 00	237 00	54 74	20 00	190 26	284 75	228 17	545 48	395 00	3,529 75
Charbon............	52 90	8 20	7 05	7 00	5 30						8 25	10 77	99 47
Provisions....	158 58	128 54	129 15	123 00	136 40	21 98	21 66				16 00	133 00	868 31
Munitions..........	32 75	6 11	74 54								102 98	20 80	238 18
Equipement........					11 40							9 90	21 30
Réparations	15 21	3 60	20 06	5 69	3 10	1 88					37 39	178 54	265 47
Remorquage........			10 00		12 00							22 00	44 00
Divers...			13 80		13 80	8 00		70 00			1 41	35 60	142 61
Totaux.........	655 44	535 80	649 60	530 69	419 00	86 60	41 66	260 26	284 75	228 17	711 51	805 61	5,209 09
Frais d'ouvrage.....	640 23	532 20	629 54	525 00	415 90	84 72	41 66	260 26	284 75	228 17	674 12	627 07	4,943 62
Réparat. ordinaires..	15 21	3 60	20 06	5 69	3 10	1 88					37 39	178 54	265 47
Totaux.........	655 44	535 80	649 60	530 69	419 00	86 60	41 66	260 26	284 75	228 17	711 51	805 61	5,209 09

CLASSIFICATION des déboursements des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR 'ST. LOUIS.'

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	370 00	376 00	369 00	374 50	405 65						392 33	374 63	2,662 11
Provisions	103 00	120 00	122 60	123 00	123 00						119 13	123 00	833 73
Munitions	1 25												1 25
Equipement		1 25											1 25
Réparations			4 89										4 89
Divers			1 35				3 75					1 65	6 75
Totaux	474 25	497 25	497 84	497 50	528 65		3 75				511 46	499 28	3,509 98
Frais d'ouvrage	474 25	497 25	492 95	497 50	528 65		3 75				511 46	499 28	3,505 09
Réparat. ordinaires			4 89										4 89
Totaux	474 25	97 25	497 84	497 50	528 65		3 75				511 46	499 28	3,509 98

DRAGUEUR 'NITHSDALE.'

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands Totaux.
Gages	405 00	405 00	205 00	398 54	229 50							316 64	1,959 68
Charbon			284 75	207 95	4 25							252 36	749 31
Provisions	110 00	110 00	110 00	108 71	74 80							111 37	624 88
Munitions		6 60		9 93	1 60							33 38	51 51
Réparations				13 65								49 12	62 77
Divers	1,240 00	1,240 00	1,200 00	680 00								1,990 00	7,590 00
Totaux	1,755 00	1,761 60	1,799 75	1,978 78	990 15							3,752 87	11,038 15
Frais d'ouvrage	1,755 00	1,761 60	1,799 75	1,965 13	990 15							2,703 75	10,975 38
Réparat. ordinaires				13 65								49 12	62 77
Totaux	1,755 00	1,761 60	1,799 75	1,978 78	990 15							2,752 87	11,038 15

DRAGUEUR 'INTERNATIONAL.

Gages	1,078 23						252 05	300 96		708 67	831 03	1,170 91	4,341 85
Charbon	661 91	440 28										362 19	1,464 38
Provisions											243 94	454 38	698 32
Munitions					1 32					102 25		330 33	433 90
Equipement				11 50	2 35		8 20					69 00	91 05
Réparations			105 79		63 84	253 87						120 93	544 43
Remorquage			1,750 00	1,800 00			202 00	23 00				1,583 73	5,358 73
Divers	1,338 05											400 00	1,738 05
Totaux	3,078 19	440 28	1,855 79	1,811 50	67 51	253 87	462 25	323 96		810 92	1,074 97	4,491 47	14,670 71
Frais d'ouvrage	3,078 19	440 28	1,750 00	1,811 50	3 67		462 25	323 96		810 92	1,074 97	4,370 54	14,126 28
Réparat. ordinaires			105 79		63 84	253 87						120 93	544 43
Totaux	3,078 19	440 28	1,855 79	1,811 50	67 51	253 87	462 25	323 96		810 92	1,074 97	4,491 47	14,670 71

DRAGUEUR No 6, 'D. P. W.'

Gages									66 29	230 84	285 00	402 50	984 63
Charbon												110 90	110 90
Provisions												297 00	297 00
Munitions											80 25	137 06	217 31
Réparations			3 80				93 94					2,680 12	2,777 86
Remorquage												44 00	44 00
Divers										14 00	28 37	400 00	442 37
Totaux			3 80				93 94		66 29	244 84	393 62	4,071 58	4,874 07
Frais d'ouvrage									66 29	244 84	393 62	1,391 46	2,096 21
Réparat. ordinaires			3 80				93 94					2,680 12	2,777 86
Totaux			3 80				93 94		66 29	244 84	393 62	4,071 53	4,874 07

CLASSIFICATION des déboursements des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics—*Suite.*

DRAGUEUR 'PROGRESS.'

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
	565 65	701 12	707 50	698 12			2 00	147 10	152 52	393 33	485 68	621 16	4,474 18
Gages								229 50				1,390 97	1,620 47
Charbon		202 92	215 60	219 88								330 29	967 69
Provisions										5 10	136 46	189 68	331 24
Equipement											25 00	1,783 64	1,808 64
Réparations			4 97			20 65	16 88				10 12	193 61	246 23
Remorquage												32 00	32 00
Divers						8 15							8 15
Totaux	565 65	903 04	928 07	918 00		28 80	18 88	376 60	152 52	398 43	657 26	4,541 35	9,488 60
Frais d'ouvrage	565 65	903 04	923 10			8 15	2 00	276 60	152 52	398 43	647 14	4,347 74	9,242 37
Réparat. ordinaires			4 97			20 65	16 88				10 12	193 61	246 23
Totaux	565 65	903 04	928 07	918 00		28 80	18 88	376 60	152 52	398 43	657 26	4,541 35	9,488 60

DRAGUEUR 'T. F. M. N° 1.'

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	78 00	82 60	80 00	78 00	54 00							52 50	425 10
Remorquage							457 00						457 00
Divers	2,344 00	2,592 00	2,064 00	2,064 00	1,240 00							1,420 00	11,724 00
Totaux	2,422 00	2,674 60	2,144 00	2,142 00	1,294 00		457 00					1,472 50	12,606 10
Frais d'ouvrage	2,422 00	2,674 60	2,144 00	2,142 00	1,294 00		457 00					1,472 50	12,606 10
Totaux	2,422 00	2,674 60	2,144 00	2,142 00	1,294 00		457 00					1,472 50	12,606 10

DRAGUEUR "LITTLE GIANT."

Gages	65 00	68 00	78 00	78 00	36 00							62 50	387 50
Remorquage					280 00								280 0
Divers	2,376 00	2,608 00	2,368 00	2,002 20	864 00							4,951 95	15,170 15
Totaux	2,441 00	2,676 00	2,446 00	2,080 20	1,180 00							5,014 45	15,837 65
Frais d'ouvrage	2,441 00	2,676 00	2,446 00	2,080 20	1,180 00							5,014 45	15,837 65
Totaux	2,441 00	2,676 00	2,446 00	2,080 20	1,180 00							5,014 45	15,837 65

DRAGUEUR 'N° 4 "DALY."

Gages	78 00	81 00	78 00	78 00	39 00								354 00
Divers	2,016 00	2,136 00	2,080 00	1,764 00	1,040 00								9,036 00
Totaux	2,094 00	2,217 00	2,158 00	1,842 00	1,079 00								9,390 00
Frais d'ouvrage	2,094 00	2,217 00	2,158 00	1,842 00	1,079 00								9,390 00
Totaux	2,094 00	2,217 00	2,158 00	1,842 00	1,079 00								9,390 00

DRAGUEUR "OTTO."

Gages	276 50	81 00	92 37	78 00									527 87
Divers	1,675 00	1,308 00	1,086 00	1,393 00	567 50								6,029 50
Totaux	1,951 50	1,389 00	1,178 37	1,471 00	567 50								6,557 37
Frais d'ouvrage	1,951 50	1,389 00	1,178 37	1,471 00	567 50								6,557 37
Totaux	1,951 50	1,389 00	1,178 37	1,471 00	567 50								6,557 37

CLASSIFICATION des déboursements des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "N° 7 COGHILL."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	78 00	81 00	78 00	78 00	78 00								393 00
Divers	1,808 00	1,960 00	1,772 00	1,172 00	680 00								7,392 00
Totaux	1,886 00	2,041 00	1,850 00	1,250 00	758 00								7,785 00
Frais d'ouvrage	1,886 00	2,041 00	1,850 00	1,250 00	758 00								7,785 00
Totaux	1,886 00	2,041 00	1,850 00	1,250 00	758 00								7,785 00

DRAGUEUR N° 4 "COHEN & SONS."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	65 00	67 50	65 00	65 00	32 50								295 00
Remorquage			212 00		372 00								584 00
Divers	2,217 55	2,560 00	2,250 25	1,731 00	952 00								9,710 80
Totaux	2,282 55	2,627 50	2,527 25	1,796 00	1,356 50								10,589 80
Frais d'ouvrage	2,282 55	2,627 50	2,527 25	1,796 00	1,356 50								10,589 80
Totaux	2,282 55	2,627 50	2,527 25	1,796 00	1,356 50								10,589 80

DRAGUEUR "TRENTON."

Gages	90 00	57 00	78 00	78 00	67 50						45 00	51 00	466 50
Equipement	5 00	5 00											10 00
Remorquage				808 00	320 00								1,128 00
Divers	4,180 00	2,938 66	4,534 67	4,572 67	2,606 00						1,197 00	5,212 18	25,241 18
Totaux	4,275 00	3,000 66	4,612 67	5,458 67	2,993 50						1,242 00	5,263 18	26,845 68
Frais d'ouvrage	4,275 00	3,000,66	4,612 67	5,458 67	2,993 50						1,242 00	5,263 18	26,845 68
Totaux	4,275 00	3,000 66	4,612 67	5,458 67	2,993 50						1,242 00	5,263 18	26,845 68

DRAGUEUR "CENTRAL CITY."

Gages	78 00	81 00	78 00	78 00	39 00								354 00
Divers	1,920 00	2,016 00	1,544 00	1,600 00	648 00								7,728 00
Totaux	1,998 00	2,097 00	1,622 00	1,678 00	687 00								8,082 00
Frais d'ouvrage	1,998 00	2,097 00	1,622 00	1,678 00	687 00								8,082 00
Totaux	1,998 00	2,097 00	1,622 00	1,678 00	687 00								8,082 00

DRAGUEUR "GENERAL MEADE."

Gages				87 00	91 80					55 00	67 50	78 57	379 87
Divers				2,376 00	3,372 00					3,624 44	5,083 18	6,486 60	20,942 22
Totaux				2,463 00	3,463 80					3,679 44	5,150 68	6,565 17	21,322 09
Frais d'ouvrage				2,463 00	3,463 80					3,679 44	5,150 68	6.565 17	21,322 09
Totaux				2,463 00	3,463 80					3,679 44	5,150 68	6,565 17	21,322 09

CLASSIFICATION des déboursements des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages				67 50	55 00							38 00	160 50
Divers				1,520 00	1,170 00							1,920 00	4,610 00
Totaux				1,587 50	1,225 00							1,958 00	4,770 50
Frais d'ouvrage				1,587 50	1,225 00							1,958 00	4,770 50
Totaux				1,587 50	1,225 00							1,958 00	4,770 50

DRAGUEUR "OTTAWA."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages												30 00	30 00
Divers												2,847 05	2,847 05
Totaux												2,877 05	2,877 05
Frais d'ouvrage												2,877 05	2,877 05
Totaux												2,877 05	2,877 05

DRAGUEUR "A. F. BOWMAN."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Wages											36 00	78 00	114 00
Divers											1,737 02	3,764 93	5,501 95
Totaux											1,773 02	3,842 93	5,615 95

Frais d'ouvrage											1,773 02	2,842 93	5,615 95
Totaux											1,773 02	3,842 93	5,615 95

DRAGUEUR 'CHATEAUGUAY.'

Gages												62 50	62 50
Divers												3,524 50	3,524 50
Totaux												3,587 00	3,587 00
Frais d'ouvrage												3,587 00	3,587 00
Totaux												3,587 00	3,587 00

DRAGUEUR 'E. HALL' No. 1.

Gages											11 50	78 00	95 50
Divers											664 40	6,205 40	6,869 80
Totaux											681 90	6,283 40	6,965 30
Frais d'ouvrage											681 90	6,283 40	6,965 30
Totaux											681 90	6,283 40	6.965 30

DRAGUEUR 'PONTIAC W. J. POUPORE.'

Gages				75 00								12 50	87 50
Divers				2,539 06								612 00	3,151 06
Totaux				2,614 06								624 50	3,238 56
Frais d'ouvrage				2,614 06								624 50	3,238 56
Totaux				2,614 06								624 50	3,238 56

CLASSIFICATION des déboursements des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics, etc., (*Suite*).

DRAGUEUR 'No. 6,' R. McDONALD.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9 00	78 00	87 00
Divers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4,170 90	4,170 90
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9 00	4,248 90	4,257 90
Frais d'ouvrage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9 00	4,248 90	4,257 90
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9 00	4,248 90	4,257 90

DRAGUEUR 'No. 5,' R. McDONALD.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	75 00	75 00
Divers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,589 11	2,589 11
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,664 11	2,664 11
Frais d'ouvrage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,664 11	2,664 11
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,664 11	2,664 11

DRAGUEUR 'No. 5,' A. F. BOWMAN.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	51 00	75 00	126 00
Divers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4,830 70	10,662 68	15,493 38
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4,881 70	10,737 68	15,619 38
Frais d'ouvrage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4,881 70	10,737 68	15,619 38
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4,881 70	10,737 68	15,619 38

DRAGUEUR 'No. 6,' A. F. BOWMAN.

Gages											93 65	78 00	171 65
Divers											5,258 63	12,635 76	17,894 39
Totaux											5,352 28	12,713 76	18,066 04
Frais d'ouvrage											5,352 28	12,713 76	18,066 04
Totaux											5,352 28	12,713 76	18,066 04

DRAGUEUR 'No. 9,' O. S. DREDGE AND CONSTRUCTION COMPANY.

Gages											12 00	78 00	90 00
Divers												4,571 00	4,571 00
Totaux											12 00	4,649 00	4,661 00
Frais d'ouvrage											12 00	4,649 00	4,661 00
Totaux											12 00	4,649 00	4,661 00

DRAGUEUR 'No. 1,' C. S. BOONE.

Gages												18 00	18 00
Divers												1,108 45	1,108 45
Totaux												1,126 45	1,126 45
Frais d'ouvrage												1,126 45	1,126 45
Totaux												1,126 45	1,126 45

DRAGUEUR 'No. 4,' O. S. DREDGE. AND CONSTRUCTION COMPANY.

Gages											63 65	77 10	140 75
Divers											1,935 30	2,189 84	4,125 14
Totaux											1,998,95	2,266 94	4,265 89
Frais d'ouvrage											1,998 95	2,266 94	4,265 89
Totaux											1,998 95	2,266 94	4,265 89

Classification des déboursements des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics, etc., *Suite.*

DRAGUEUR "DUKE OF YORK".

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	63 00	45 75	108 75
Divers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,406 25	3,957 87	6,364 12
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,469 25	4,003 62	6,472 87
Frais d'ouvrage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,469 25	4,003 62	6,472 87
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,469 25	4,003 62	6,472 87

DRAGUEUR 'QUEBEC' GENERAL CONSTRUCTION COMPANY.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	86 75	86 75
Divers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,006 44	2,006 44
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,093 19	2,093 19
Frais d'ouvrage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,093 19	2,093 19
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,093 19	2,093 19

DRAGUEUR 'No. 4,' GENERAL CONSTRUCTION COMPANY.

Items.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	57 50	57 50
Divers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,391 10	2,391 10
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,448 60	2,448 60
Frais d'ouvrage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,448 60	2,448 60
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,448 60	2,448 60

DRAGUEUR 'No. 2,' DOMINION DREDGE AND CONSTRUCTION COMPANY.

Gages												69 00	69 00
Divers												5,697 00	5,697 00
Totaux												5,766 00	5,766 00
Frais d'ouvrage												5,766 00	5,766 00
Totaux												5,766 00	5,766 00

DRAGUEUR 'ARNOLDI,' MARLTON DREDGE COMPANY.

Gages												66 00	66 00
Divers												2,671 25	2,671 25
Totaux												2,737 25	2,737 25
Frais d'ouvrage												2,737 25	2,737 25
Totaux												2,737 25	2,737 25

DRAGUEUR 'HYDRAULIC No. 3.'

Divers												2,362 92	2,362 92
Totaux												2,362 92	2,362 92
Frais d'ouvrage												2,362 92	2,362 92
Totaux												2,362 92	2,362 92

DRAGUEUR 'KINGSFORD,' A. F. BOWMAN.

Gages											75 00	78 00	153 00
Divers											3,036 00	2,680 02	5,716 02
Totaux											3,111 00	2,758 02	5,869 02
Frais d'ouvrage											3,111 00	2,758 02	5,869 02
Totaux											3,111 00	2,758 02	5,869 02

CLASSIFICATION des déboursements des dragueurs opérés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR 'No. 1,' A. F. BOWMAN.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	108 00	104 00	212 00
Divers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,286 24	6,601 76	8,888 00
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,394 24	6,705 76	9,100 00
Frais d'ouvrage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,394 24	6,705 76	9,100 00
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,394 24	6,705 76	9,100 00
DRAGUEUR 'No. 15,' A. F. BOWMAN.													
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	78 00	78 00
Divers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	16,005 40	16,005 40
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	16,083 40	16,083 40
Frais d'ouvrage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	16,083 40	16,083 40
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	16,083 40	16,083 40
DRAGUEUR 'No. 14,' C. S. BOONE.													
Gages	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	78 00	81 91	159 91
Divers	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19,170 30	22,400 70	41,571 00
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19,248 30	22,482 61	41,730 91
Frais d'ouvrage	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19,248 30	22,482 61	41,730 91
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19,248 30	22,482 61	41,730 91

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs pendant l'année finissant le 30 juin 1905.

DRAGUEUR 'CHALLENGE.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai	Juin.	Grands Totaux.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Galet	800	635		375	570							2,150	4,530
Cailloux	1,800	1,850	3,065	2,685	460							2,400	12,260
Sable ordinaire		850										300	1,150
Totaux	2,600	3,335	3,065	3,060	1,030							4,850	17,940

DRAGUEUR 'ONTARIO.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai	Juin.	Grands Totaux.
Glaise et pierre		1,700											1,700
Sable ordinaire	8,940	8,100	10,350	8,640	8,640							4,680	49,350
Totaux	8,940	9,800	10,350	8,640	8,640							4,680	51,050

DRAGUEUR 'NIPISSING.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai	Juin.	Grands Totaux.
Galet			2,000										2,000
Cailloux			3,575										3,575
Glaise	3,600	11,062½		1,200	2,350								18,212½
Glaise et pierre											3,562½	15,678	19,240½
Sable ordinaire		5,325	5,562½										10,887½
Sable fin	7,199½		2,100	15,675	4,475								29,449½
Totaux	10,799½	16,387½	13,237½	16,875	6,825						3,562½	15,678	83,365

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs pendant l'année finissant le 30 juin 1905.—*Suite.*

DRAGUEUR 'QUEEN.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands Totaux.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Pierre											75	10	85
Glaise	5,425	7,220	3,500	6,265	1,955							7,420	31,785
Sable ordinaire											100	100	200
Totaux	5,425	7,220	3,500	6,265	1,955						175	7,530	32,070

DRAGUEUR 'SIR RICHARD.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands Totaux.
Galet			1,300	2,500	8,000								11,800
Glaise	10,700	15,500	10,000	8,300	900								45,400
Sable ordinaire											5,650	13,800	19,450
Totaux	10,700	15,500	11,300	10,800	8,900						5,650	13,800	76,650

DRAGUEUR 'RICHELIEU.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands Totaux.
Galet			500								950	3,060	4,510
Cailloux		1,000	1,750								12	990	3,752
Glaise	1,600	1,550	1,750	8,870	650						950		15,370
Sable ordinaire	4,750	4,000	320										9,070
Totaux	6,350	6,550	4,320	8,870	650						1,912	4,050	32,702

DRAGUEUR 'ST. LOUIS.'

Glaise			517										517
Sable ordinaire	4,980	5,040	4,581	4,425	1,740								20,766
Sable très fin											4,569	2,918	7,487
Totaux	4,980	5,040	5,098	4 425	1,740						2,918	4,569	28,770

DRAGUEUR 'NITHSDALE.'

Glaise			600		1,030							2,170	3,800
Glaise et pierre	2,140	600	660	1,270	210							980	5,860
Sable ordinaire	3,285	1,780	1,925	1,390	1,000								9,380
Vase				1,750									1,750
Totaux	5,425	2,380	3,185	4,410	2,240							3,150	20,790

DRAGUEUR 'INTERNATIONAL.'

Galet	8,400	3,250	17,625	3,125								3,750	36,150
Cailloux		3,250	17,625	7,000	12,875						8,500	4,100	53,350
Gravier											8,500	1,900	10,400
Sable ordinaire	8,400			3,875	12,875						1,750		26,900
Totaux	16,800	6,500	35,250	14,000	25,750						18,750	9,750	126,800

DRAGUEUR No. 6, 'D.P.W.'

Cailloux et pierre											1,000	2,120	3,120
Sable ordinaire	6,240			4,560	2,240						1,640	3,320	18,000
Totaux	6,240			4,560	2,240						2,640	5,440	21,120

Classification et quantités des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des Travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905—(*Suite.*)

DRAGUEUR 'PROGRESS.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.	vgs.
Galet											3,160	2,200	5,360
Cailloux											2,780	4,800	7,580
Glaise	240	13,120	2,880	6,380	1,800								24,420
Glaise et pierre				560									560
Sable ordinaire											1,180	4,600	5,780
Vase				5,320	1,240								6,560
Totaux	240	13,120	2,880	12,260	3,040						7,120	11,600	50,260

DRAGUEUR 'T. F. M. No. 1.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
Cailloux		1,400			1,150								2,550
Glaise	5,000		9,600	7,975									22,575
Sable ordinaire	6,850	10,350	1,550	4,300	4,350							7,100	34,500
Vase et bran de scie					1,125								1,125
Totaux	11,850	11,750	11,150	12,275	6,625							7,100	60,750

DRAGUEUR 'LITTLE GIANT.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
Galet	6,400	3,980	1,820	1,460	300							6,052	20,012
Cailloux	5,285	3,590	980	1,260	670							3,708	15,493
Sable ordinaire					150								150
Totaux	11,685	7,570	2,800	2,720	1,120							9,760	35,655

DRAGUEUR 'No. 4 DALY'

Gravier	2,000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2,000
Glaise	2,960	....	....	5,760	2,900	....	....	....	....	....	....	....	11,620
Glaise et pierre	9,120	16,680	14,600	5,760	....	....	....	....	....	....	....	....	46,160
Vase	....	....	....	....	2,900	....	....	....	....	....	....	....	2,900
Totaux	14,080	16,680	14,600	11,520	5,800	....	....	....	....	....	....	....	62,680

DRAGUEUR 'OTTO.

Galet	....	....	3,875	2,100	....	....	....	....	....	....	....	....	5,975
Cailloux	....	....	2,100	1,100	700	....	....	....	....	....	....	....	3,900
Gravier	3,760	3,600	800	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8,160
Glaise	3,700	3,655	350	....	2,800	....	....	....	....	....	....	....	10,505
Glaise et pierre	....	2,625	1,050	7,150	....	....	....	....	....	....	....	....	10,825
Totaux	7,460	9,880	8,175	10,350	3,500	....	....	....	....	....	....	....	39,365

DRAGUEUR 'No. 7 COGHILL.'

Nettoyage. .... 34,357.

DRAGUEUR 'No. 4,' COHEN & SON.

Galet	....	....	....	759$\frac{7}{9}$	689	....	....	....	....	....	....	....	1,448$\frac{7}{9}$
Cailloux	200	....	....	502	544$\frac{4}{5}$	....	....	....	....	....	....	....	1,246$\frac{4}{5}$
Glaise	5,445	5,575	5,412$\frac{1}{2}$	2,550	....	....	....	....	....	....	....	....	18,982$\frac{1}{2}$
Sable ordinaire	4,885	5,735	4,955	895	....	....	....	....	....	....	....	....	16,470
Totaux	10,530	11,310	10,367$\frac{1}{2}$	4,706$\frac{7}{9}$	1,233$\frac{4}{5}$	....	....	....	....	....	....	....	38,148

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des Travaux publics pendant l'année finissant le 30 juin 1905.—(*Suite.*)

DRAGUEUR 'TRENTON.'

Description des matières draguées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Gaands totaux.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Galet	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,460	2,390	3,850
Cailloux	....	....	....	....	855	....	....	....	....	....	1,200	1,600	3,655
Glaise	....	8,195	16,675	17,000	8,078	....	....	....	....	....	....	....	49,948
Glaise et pierre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	9,080	9,080
Sable ordinaire	....	8,525	17,335	17,295	8,167	....	....	....	....	....	....	....	51,322
Vase	31,350	5,320	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11,155	47,825
Totaux	31,350	22,040	34,010	34,295	17,100	....	....	....	....	....	2,660	24,225	165,680

DRAGUEUR 'CENTRAL CITY.'

Description des matières draguées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Gaands totaux.
Galet	6,160	4,880	2,560	1,4 0	....	....	....	....	....	....	....	....	15,040
Cailloux	....	....	....	1,680	....	....	....	....	....	....	....	....	1,680
Glaise	....	....	2,080	4,880	5,200	....	....	....	....	....	....	....	12,160
Totaux	6,160	4,880	4,640	8,000	5,200	....	....	....	....	....	....	....	28,880

DRAGUEUR 'GENERAL MEADE.'

Description des matières draguées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Gaands totaux.
Cailloux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1,368	1,368
Gravier	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4,048	3,536	10,010	17,624
Glaise	....	....	....	8,428	11,364	....	....	....	....	9,800	13,192	13,736	51,624
Sable ordinaire	....	....	....	6,468	10,140	....	....	....	....	8,800	13,364	10,728	54,396
Vase	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	864	....	864
Totaux	....	....	....	14,896	21,504	....	....	....	....	22,648	30,956	35,872	125,876

DRAGUEUR 'ST. LAWRENCE.'

Glaise				4,100	4,320								8,420
Sable ordinaire				5,620	4,320								9,940
" très fin												9,600	9,600
Totaux				9,720	8,640							9,600	27,960

DRAGUEUR 'OTTAWA,' MANLEY & CO.

Cailloux												700	700
Gravier												700	700
Glaise												3,150	3,150
Sable ordinaire												11,433	11,433
Totaux												15,983	15,983

DRAGUEUR 'FRANK,' A. F. BOWMAN.

Glaise											7,000	12,630	19 630
Sable ordinaire											5,825	10,910	16,735
Totaux											12,825	23,540	36,365

DRAGUEUR 'CHATEAUGUAY.'

Cailloux et glaise												5,250	5,250
Gravier												5,810	5,810
Totaux												11,060	11,060

DRAGUEUR 'E. HALL No. 1.'

Glaise												9,520	9,520
Sable ordinaire											6,760	17,110	23,870
Totaux											6,760	26,630	33,390

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des Travaux publics, pendant l'année finissant le 30 juin 1905—(*Suite*).

DRAGUEUR "W. J. POUPORE."

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Totaux.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.
Cailloux				3,043									3,043
Glaise				8,000								4,080	12,080
Sable ordinaire				8,000									8,000
Totaux				19,043								4,080	23,123

DRAGUEUR 'No. 6, R. McDONALD.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Totaux.
Glaise											1,300	19,400	20,700
Sable ordinaire											1,300	11,300	12,600
Totaux											2,600	30,700	33,300

DRAGUEUR 'No. 5, R. McDONALD.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand Totaux.
Cailloux												42½	42½
Glaise et pierre												19,036	19,036
Sable ordinaire												9,543	9,543
Totaux												28,621½	28,621½

DRAGUEUR 'No. 5, A. F. BOWMAN.'

Glaise											18,789	37,828	56,617
Sable—ordinaire												19,170	19,170
" très fin												6,164	6,164
Vase											15,716	13,000	28,716
Totaux											34,505	76,162	110,667

DRAGUEUR 'No. 6, A. F. BOWMAN.'

Glaise											9,200	13,422	22,622
Sable—ordinaire											4,592		4,592
" très fin												37,092	37,092
Vase											14,865		14,865
Totaux											28,657	50,514	79,171

DRAGUEUR 'No. 9.' OWEN SOUND DGE. & CONS. CO.

Galet											800	500	1,300
Cailloux											800	1,400	2,200
Glaise												14,900	14,900
Sable—ordinaire												1,400	1,400
Totaux											1,600	18,200	19,800

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des Travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

DRAGUEUR 'No. 1, C. S. BOONE.'

Description des matières enlevées.	Juilles.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.
Cailloux et roc												6	6
Glaise et bois												3,156	3,156
Vase et bois												414	414
Totaux												3,576	3,576
DRAGUEUR 'No. 4' OWEN SOUND, DGE. & CONS. CO.													
Gravier											11,340	12,802	24,142
DRAGUEUR 'DUKE OF YORK'													
Glaise bleue												12,301	12,301
Glaise et sable												10,084	10,084
Sable ordinaire											17,400	7,861	25,261
Totaux											17,400	30,246	47,646
DRAGUEUR 'QUEBEC' GEN'L CONS. CO.													
Glaise bleue											180	14,530	14,710
DRAGUEUR 'No. 4' GEN'L CONS. CO.													
Glaise										18,550			18,550

DRAGUEUR 'N° 2' DOM. DGE. & CONS. CO.													
Sable très fin												18,990	18,990
DRAGUEUR 'ARNOLDI' MARLTON DGE. CO.													
Sable ordinaire												10,685	10,685
DRAGUEUR 'HYDRAULIC N° 3, A. F. BOWMAN.'													
Sable très fin												8,148	8,148
DRAGUEUR 'KINGSFORD A. F. BOWMAN.'													
Glaise											4,268	9,683	13,951
Sable ordinaire											869	9,460	10,329
Sable très fin											4,354		4,354
Vase											1,407		1,407
Totaux											10,898	19,143	30,041
DRAGUEUR 'N° 1, A. F. BOWMAN.'													
Glaise											5,159	20,173	25,332
Sable ordinaire											100	7,190	7,290
Vase											5,133	2,645	7,778
Totaux											10,392	30,008	40,400
DRAGUEUR 'N° 15, A. F. BOWMAN.'													
Galet												18,999½	18,999½
Cailloux et pierre												6,000	6,000
Glaise												3,508	3,508
Totaux												28,507½	28,507½

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le Ministère des Travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905—*Fin.*

DRAGUEUR 'N° 14, C. S. BOONE.'

Description des matières enlevées.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands Totaux.
	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.	vgs c.
Cailloux et roc	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8,268	9,642	17,910
Vase	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	513	747	1,260
Totaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8,781	10,389	19,170

PROVINCE DE MANITOBA.

DRAGAGE

Au havre de Delta.

Le dragueur "Manitoba" commença à creuser un chenal sur le côté nord de la voie d'évitement du Pacifique Canadien. Nous avons eu beaucoup de difficultés à amener le dragueur sur l'ouvrage, néanmoins, il fut amené dans le havre intérieur où il commença les travaux à la grande satisfaction des parties intéressées.

Dragage au canal de la rivière Fairford, (décharge du lac Manitoba)

Le dragueur qui travaille à l'embouchure de la rivière Mossy devait aussi aller creuser dans la rivière Fairford, mais à cause de l'eau basse, il continua à creuser dans la rivière Mossy pour permettre aux vaisseaux de sortir de la rivière. Certains frais de réparations et d'entretien, de même que le coût du charbon, ont été chargés contre le crédit de la rivière Fairford, c'était l'intention du ministère de faire faire ce travail soit par le dragueur "Priestman", soit par le dragueur "Manitoba." Vu l'eau basse il semblerait nécessaire d'augmenter notre outillage de creusage.

Abaissement du niveau du lac Dauphin.

Le dragueur "Priestman" outillé pour travailler à l'abaissement du niveau du lac Dauphin, fut, à cause de l'eau basse, gardé à l'embouchure de la rivière Mossy, où il travailla à ouvrir le chenal, pour permettre aux vaisseaux de circuler. L'intention première était de faire enlever, par ce dragueur, les cailloux dans la rivière, mais pour la raison ci-haut mentionnée, il fut gardé à l'embouchure de la rivière.

Rivière Mossy (embouchure).

Le dragueur "Priestman," outillé pour le travail à l'embouchure de la rivière Mossy et pour l'enlèvement des cailloux dans les rivières Mossy et Fairford, fut complété dans la première semaine d'août 1904. On essaya de monter le dragueur au lac Dauphin, par la rivière Mossy, mais vu l'eau basse, la dépense aurait été trop forte. Il arriva que le niveau de la rivière Winnipegosis était, à cette époque, également bas, et que le chenal à l'entrée de la rivière Mossy avait besoin d'être creusé, pour permettre aux vaisseaux de circuler ; le dragueur fut alors mis à l'ouvrage à ce dernier endroit.

Une quantité totale de 13,721 verges cubes de déblais a été enlevée au coût de $4,514.82. Les matières enlevées consistaient, en majeure partie, en galet et cailloux.

RIVIÈRE ROUGE.

Durant l'exercice financier de 1904-05, le dragueur "Winnipeg" creusa dans le vieux chenal, à l'entrée de de la rivière Rouge ; à l'entrée du "Slough" de Selkirk-Ouest, et pendant quelques jours au quai de Selkirk. Le vieux chenal fut maintenu à une profondeur suffisante pour permettre aux vaisseaux tirant 9 pieds d'eau de passer sans danger. Les matières enlevées forment un total de 54,820 verges cubes. La dépense totale, y compris les réparations ordinaires, a été de $16,501.64.

Comme il est nécessaire de transporter les matières enlevées à une distance considérable, la dépense de charbon est en conséquence très élevée ; il serait préférable d'avoir des engins composés pour le remorqueur "Sir Hector." Rien n'a été fait dans le chenal nouveau, vu qu'il n'y avait pas d'argent pour les travaux de protection qu'il est nécessaire de construire sur les bords. Le creusage qui reste à faire pourra être fait en très peu de temps, après que les travaux de protection auront été construits.

RÉPARATIONS FAITES AUX DRAGUEURS, ETC.

La reconstruction de la coque du remorqueur "Victoria" fut terminée au mois de septembre 1904. Le coût de la main d'œuvre est élevé, ce qui est dû au fait que le chêne local, employé dans la construction, nécessite une grande quantité de travail. L'ouvrage a été très bien fait, la coque est forte et solide, et pourrait, avec avantage, porter des engins plus puissants, ce qui augmenterait son utilité. Quoique les vieux engins et bouilloires soient en assez bon état, il semblerait nécessaire de les remplacer par des machineries plus modernes et plus économiques.

La vieille bouilloire du remorqueur "Sir Hector" laquelle avait été vingt-cinq ans en usage, a été remplacée par une bouilloire neuve, ainsi que les petites pompes. Les deux chalands ont été réparés ainsi que la coque du remorqueur "Sir Hector."

Le dragueur "Manitoba" et son remorqueur ont été réparés et mis en bon état, après la saison de travail.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE FRASER.

Les travaux sur la rivière Fraser, à raison de leur étendue et leur position exceptionnelle, sont de beaucoup les plus importants de la province. La question de préserver la navigation de cette rivière a été un sujet de discussion important, pour le " Board of Trade " de New-Westminster et d'autres corps influents des villes établies le long de son cours, et a donné lieu à plus d'un rapport. Qu'il nous suffise de dire que le système approuvé est en accord avec les données les plus modernes du génie civil ; ce système consiste à creuser, aux endroits nécessaires, et à protéger les rives contre l'érosion, au moyen de matelas ou de travaux en pilotis. Ces travaux ont déjà donné des résultats très satisfaisants, et quoiqu'ils ne soient pas encore complétés, nous avons réussi à maintenir une profondeur d'eau uniforme de 27 pieds, de la tête des bancs de sable, à l'embouchure de la rivière, jusqu'en amont de Sapperton, environ deux milles au-dessus de la ville de New-Westminster, une distance de vingt milles. La marée varie de 10 pieds, à l'embouchure de la rivière, et de 5 pieds à New-Westminster. En augmentant notre outillage, c'est-à-dire le nombre de nos dragueurs, tel que recommandé, ce n'est qu'une question de peu de temps avant d'avoir un chenal permanent, de 30 pieds d'eau, aux marées hautes, entre le Golfe de Georgia et la ville de New-Westminster. Le principal obstacle est la barre d'Annieville, à une courte distance en aval de New-Westminster, entre l'île Annacis et la rive sud. Durant le dernier exercice financier, nous avons creusé un chenal à travers cette barre, 3,000 pieds de long, 150 pieds de large et à une profondeur de 25 pieds, à l'eau extrême basse. Nous avons l'intention d'élargir ce chenal à 300 pieds.

Entre New-Westminster et Chilliwack, une distance d'environ cinquante milles, la rivière offre un chenal d'une profondeur de 7 à 8 pieds, ce qui est suffisant pour la navigation. Deux vaisseaux à vapeur font le service quotidien, excepté lorsque arrêtés par la glace.

A la demande de la British Columbia Settlers' Association nous avons construit deux barrages, un à travers Nicomen Slough et l'autre à travers un chenal écarté, afin de contenir l'eau dans le chenal principal et d'empêcher l'inondation de terrains de valeur, sur le Nicomen Slough. Deux autres petits chenaux conduisant au Slough seront fermés par des barrages, l'année prochaine. Le dragueur *King Edward* fut employé à faire du remplissage en arrière des barrages, pour les renforcer contre la pression de l'eau.

Nous avons construit un chaland de 60 x 20 pieds, sur lequel nous avons installé une chèvre à vapeur, une forge et une boutique de charpentier, pour le service du dragueur ' King Edward ' Les machineries de ce dragueur auront besoin d'être renouvelées sous peu ; la couverture de la grosse pompe centrifuge devra être renouvelée, ainsi que le couteau rotatoire, le tuyau aspirant et les tuyaux de décharge.

Les dépenses, durant l'exercice financier de 1904-05 ont été comme suit, savoir :

Gages	$8,832.22
Provisions	1,952.49
Matériaux	3,193.31
Remorquage	295.00
Attelages, chevaux, etc.	722.54
Combustible	121.55
Sonnette	560.25
Construction d'un chaland	949.78
Divers	39.â0
Surintendance	1,545.45
Echelles d'étiage	493,70
	$18,705.69

Dragueur " King Edouard ".

Gages	$3,396.59
Provisions	790.80
Matériaux	696.30
Combustible	1,1136.75
Remorquage	5.00
Divers	29.10
	$6,054.50

Snag Boat (arrache-souche) 'Samson':

Provisions	$230.19
Total	$24,990.42

NANAIMO.

Il n'y a pas eu de dépenses pour travaux dans le havre de Nanaimo, le crédit voté par le parlement était pour défrayer le coût d'un examen et relevé de plans.

Victoria, havre.

Cette dépense comprend le coût du travail annuel du dragueur "Mud Lark," qui se monte à $1,407.40 par mois. Le coût du travail de ce dragueur augmente toujours, à cause du mauvais état de sa coque et de ses machineries, L'ouvrage fait par le 'Mud Lark' consiste à creuser dans le havre intérieur à une profendeur de 16 pieds, à l'eau basse des marées du printemps, et dans le havre extérieur, vis-à-vis du plan incliné des chantiers de construction navale et des quais de la Victoria Machinery Depot Company Lorsque le temps le permet, les matières enlevées sont déposées à eau profonde, en dehors du havre, durant le mauvais temps, en avant du mur de soutèvement, à travers la baie James, d'où elles seront transportées, par le drageur 'King Edward,' autour des fondations de l'hotel du Pacifique Canadien. Il y a environ 20,000 verges de déblais à être ainsi transportées. Ceci complétera le remplissage commencé il y deux ans, mais suspendu à la demande des autorités municipales. Le temps le plus favorable pour faire ce travail sera pendant les mois d'hiver, alors qu'il est dangereux pour le dragueur de travailler sur la rivière Fraser. Par le creusage du chenal principal, une grande partie du Dredger Rock a été mise à découvert, ce qui nécessitera l'enlèvement de ce roc. Le temps retarde beaucoup le travail, et est une cause de perte de temps considérable.

La dépense, durant l'exercice financier, a été comme suit, viz. :

Gages	$ 9.006.53
Provisions	2,224.15
Matériaux	2,530.31
Combustible	2,299.25
Eau	55.45
Remorquage	773.00
Total	$16,888.69

DRAGUEURS ET OUTILLAGE, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

La dépense du dragueur 'King Edward ; du bateau arrache-souche 'Samson' et du dragueur 'Mud Lark' est imputable au crédit' Dragueurs et outillage, Colombie-Britannique, excepté lorsque ces vaisseaux sont employés sur des travaux spéciaux. La dépense du dragueur 'Mud Lark', lequel a travaillé toute l'année dans le havre de Victoria, est imputable au crédit voté pour l'amélioration de ce havre. La dépense du vieux bateau 'Samson' a été, généralement, de $10,000 par année ; mais la dépense du

nouveau bateau arrache-souche sera probablement plus forte. La balance du crédit a été employée pour défrayer les dépenses du dragueur 'King Edward'.

Le travail du bateau arrache-souche consiste à nettoyer la rivière Fraser de tous les corps d'arbres, souches, etc.; à poser, entretenir et enlever les bouées, ce qui tient le bateau occupé durant toute l'année, excepté une couple de semaines, pendant les mois d'hiver, alors que la rivière est couverte de glaces flottantes.

Le dragueur 'King Edward' est employé au creusage, à différents endroits ; durant le dernier exercice il a travaillé exclusivement dans la rivière Fraser. Il a creusé un chenal à travers Sand Heads, à l'entrée du bras nord ; creusé en face des scieries de Ross McLaren et de Brunette, en amont de New-Westminster ; nettoyé le vieux chenal de Ladner ; creusé un chenal à travers la barre d'Annieville, 3000 pieds de long, 150 pieds de large et 25 pieds de profond, à marée basse ; et creusé un chenal au quai de Chilliwack. L'intention est d'élargir à 300 pieds le chenal à travers la barre d'Annieville, aussitôt que nous connaitrons l'action de la crue des eaux sur la tranchée déjà creusée. La formation de cette barre est en contradiction avec les théories généralement acceptées ; elle augmente durant la période des hautes eaux et des courants les plus forts, et diminue durant l'eau basse et les courants moindres. La variation de la marée, à cet endroit, est de 5 à 6 pieds, ce qui donne une profondeur d'eau de 30 pieds, à la marée haute. Avec quelques travaux additionnels, entre Steveston et Port Guichon, le chenal aura cette même profondeur d'eau, entre New-Westminster et le Golfe Georgia, ce qui devrait être suffisant pour les besoins de ce havre.

Le travail du dragueur "Mud Lark" est décrit dans le rapport concernant le havre de Victoria, où ce dragueur a été engagé pendant toute l'année.

La dépense, durant l'exercice de 1904-05, est comme suit, savoir :—

Dragueur 'King Edward'.

Gages	$ 10,545	93
Provisions	2,777	28
Matériaux	2,476	74
Combustible	6,071	97
Eau	39	86
Remorquage	3,325	00
Divers	63	95
Payé à Ottawa	50	00
Total	25,350	73

Bateau arrache-souche 'Samson'.

Gages	$ 7,005	58
Provisions	1,793	09
Matériaux	599	44
Combustible	1,525	87
Eau	66	74
Divers	69	10
Total	11,059	82

NOUVEL OUTILLAGE DE CREUSAGE.

Ce crédit est pour défrayer le coût de la construction d'un nouveau bateau arrache-souche, devant remplacer le vieux bateau en usage sur la rivière Fraser depuis plus de vingt ans, ainsi que le coût d'un remorqueur en acier pour remplacer le petit remorqueur *Princess.*

La construction du bateau arrache-souche a été donnée à l'entreprise, à Wm Turpel de Victoria, pour la somme de $22,500. Le contrat fut signé le 15 août 1904, et le bateau complété le 30 de mai suivant, au coût de $25,179.38.

La construction du remorqueur fut donnée à la Victoria Machinery Depot Company, de Victoria, C.-B., au prix de $24,750. Le contrat fut signé le 8 août 1904, mais le remorqueur ne sera pas prêt avant la fin de décembre 1905, et le coût total sera probablement de $30,000, Ces deux bateaux, d'après les termes du contrat, devaient être livrés en février 1905. La cause du délai, de même que l'augmentation du coût, est due à ce que les entrepreneurs pour la machinerie, dans les deux cas, la Victoria Machinery Depot Company, prétendirent que les bouilloires des deux bateaux, telles que décrites dans les devis, étaient trop petites pour donner la force requise; la chose fut référée à Ottawa, et finalement approuvée. Le bateau arrache-souche fut livré à New-Westminster, le 29 de mai 1905, où, après un essai de six jours, il fut accepté, sujet aux conditions du contrat. Il commença à travailler le 1er de juin, et a, depuis donné entière satisfaction. C'est un bateau fort, dont la coque est solide et bien faite, parfaitement adapté au travail pour lequel il a été construit.

Le remorqueur promet d'être également satisfaisant. La coque et la machinerie ont été construites sous la surveillance des inspecteurs.

Nouveau bateau arrache-souche 'Samson'

Longueur—115 pieds.
Baux—30 pieds.
Profondeur—6 pieds.
Tirant d'eau—3 pieds.

Remorqueur en acier.

Longueur—85 pieds.
Baux—17 pieds.
Profondeur—12 pieds et 4½ pouces.
Profondeur de la cale—10 pieds et 6 pouces.
Déplacement—180 tonnes.
Force des engins—280 chevaux vapeur.
Vitesse—10 à 11 nœuds.
Capacité des soutes à charbon—50 à 60 tonnes.

RÉPARATIONS AUX DRAGUEURS ETC.

La majeure partie de ce crédit a été dépensée pour les réparations faites au dragueur 'King Edward'. Le sable à l'embouchure du bras nord de la rivière Fraser, où ce dragueur a travaillé, avait usé la grosse pompe centrifuge, ce qui nécessita des réparations dispendieuses. Les tuyaux de succion et de décharge sont entièrement usés et il sera nécessaire de les renouveler l'année prochaine.

La dépense peut être divisée comme suit : réparations ordinaires, c'est-à-dire les réparations faites par l'équipage ; réparations extraordinaires, celles pour lesquelles il a fallu avoir recours aux ateliers de machineries.

Dragueur 'King Edward'		
Réparations ordinaires	$1,088 46	
" extraordinaires	2,167 97	
		$3,256 43
Arrache-Souche 'Samson'		
Réparations extraordinaires	$ 900 53	
		900 53
'Dragueur Mud Lark'.		
Réparations ordinaires	$ 232 20	
" extraordinaires	410 03	
		642 23
Total		$ 4,799 19

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub, savoir : le bassin de radoub Lorne, à Lévis, province de Québec ; le bassin de radoub de Kingston, à Kingston, province d'Ontario, et le bassin de radoub d'Esquimalt, près de la ville de Victoria, Colombie-Anglaise.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le bassin a été entretenu en bon ordre durant l'exercice financier de 1904-05 ; nous n'y avons fait que les réparations nécessaires à l'entretien de cette propriété.

La dépense totale durant l'année a été de $13,143.49.

Le revenu total, $16.454.38.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le fait que la marine anglaise a abandonné Esquimalt comme ses quartiers généraux pour son escadre du Pacifique à fait un changement radical en ce qui concerne notre bassin de radoub.

La perte que nous subissons par le départ de l'escadre et la compétition du "Esquimalt Marine Railway" fait, qu'aujourd'hui, notre bassin de radoub est devenu presque inutile. Nous entretenons, à hauts frais, un bassin dont le seul revenu est le réparage d'un rare vaisseau, trop gros pour se servir du lit du "Marine Railway", dont la capacité est limitée aux vaisseaux de 2000 tonnes, et en même temps, pour être utile, le bassin doit être et est entretenu sur le même pied d'efficacité qu'avant le départ de l'escadre.

Tel que mentionné dans le rapport du Collecteur du revenu, les recettes durant le dernier exercice n'ont été que de $4,626.54, lorsque les années précédentes elles étaient de $4,000 à $15,000.

Le crédit annuel pour l'entretien de ce bassin est demeuré le même, c'est-à-dire $13,300, dont $10,000 pour salaires et gages et la balance pour réparations et entretien.

Il n'y a pas eu de réparations considérables de faites durant le dernier exercice, et la dépense se subdivise comme suit :—

Gages	$9,700.79
Matériaux	1,524.71
Téléphone	84.00
Eau	505.50
Combustible	1,105,50
Divers	16.00
Total	$12,936.50

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Durant l'exercice financier de 1904-05, le bassin a été occupé pendant trente huit jours, en été, et cent quinze jours en hiver. Le nombre de vaisseaux entrés dans le bassin est de vingt huit, avec tonnage total de 11,945 tonnes.

Le bassin a été entretenu en bon état, et, les réparations absolument nécessaires ont été faites.

La dépense totale en 1904-05 a été de $5,521.87.

ÉCLUSE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Cette écluse est située à Poupore, sur la rivière du Lièvre, 12 milles en amont de Buckingham, dans le comté de Labelle. Elle a été construite pour surmonter les difficultés de la navigation au petit rapide de cet endroit, rendant ainsi la rivière navigable à toute époque de la saison, jusqu'aux Grandes-Chutes, une distance de 19½ milles en amont de Buckingham.

En aval de ce dernier endroit, la riviére, sur une distance de 3 milles, n'est qu'une suite de rapides et de chutes fournissant des pouvoirs d'eau considérables, utilisés par plusieurs scieries et manufactures de pâte à papier (pulpe de bois). La rivière du Lièvre se jette dans la rivière Ottawa, à 21 milles à l'est de la ville d'Ottawa.

Cette partie navigable de la rivière, en amont de Buckingham, est un moyen important de transport pour les habitants des districts supérieurs, où il n'y a pas de communications par chemin de fer, et où, encore récemment, il n'y avait pas de chemin public, sur le côté est de la rivière.

L'écluse et le barrage furent complétés en 1892, au coût total de $233,658.65, et maintenus en bon état jusqu'au 11 octobre 1903, alors qu'il se produisit un éboulis sur le côté nord de la rivière, juste au-dessus du barrage. Cet éboulis s'étend jusqu'à un mille et demi en bas du barrage ; sa largeur est d'environ trois quarts de mille, à partir du bord de la rivière. Environ 200 acres de terre sous culture furent détruites, ainsi que les maisons, granges, etc., les fermiers et leurs familles purent à peine sauver leurs vie. L'accident eut lieu à 5 heures du matin.

Pendant six heures, la rivière fut complètement bouchée ; l'eau monta à 15 pieds au-dessus de son niveau normal, puis elle se creusa des petits chenaux au travers de la terre molle. La partie supérieure du barrage reçut toute la force de la poussée de l'eau, et son sommet, sur une longueur de 200 pieds et une hauteur de 7 pieds, fut emporté ; le barrage mesure 250 pieds entre les deux culées. Deux jours après l'accident, un officier du ministère fut envoyé à cet endroit avec instructions de faire tout en son pouvoir pour rétablir la circulation du trafic.

Quelques jours après, la rivière s'était creusé un chenal assez profond pour y passer un des petits bateaux qui font le service sur la rivière, l'autre bateau demeura en bas du barrage. Un chemin de portage fut construit sur le côté est de la rivière, pour unir les deux parties navigables ; deux entrepôts furent construits, un à chaque extrémité du chemin, 20 pieds par 12 pieds, et un contrat fut passé pour le transport, par voitures, du fret et des passagers sur le chemin de portage.

A sa session de 1904, le parlement vota un crédit de $20,000 pour reconstruire le barrage.

En 1903-1904, une somme de $5.517.15 fut dépensée.

Durant l'exercice de 1904-05, le barrage fut reconstruit et le sommet recouvert avec des feuilles d'acier de ½ pouce d'épaisseur. La glissoire, au centre du barrage. a été construite 12 pieds plus longue que l'ancienne.

Euviron 3,000 pieds de chaînes de havre ont été construits et posés en amont du barrage. Une pointe de roc, 25x30 pieds, a été enlevée au moyen de la mine, pour empêcher les billots de s'accumuler à cet endroit, à l'eau basse.

La dépense en 1904-05 a été de $29,234.92.

ÉCLUSE DE LA RIVIÈRE YAMASKA.

Une écluse et un barrage furent construits en 1886, à l'île Cardin, sur la rivière Yamaska, un mille et trois quarts en bas du village de Saint-Michel de Yamaska, et environ 4½ milles de l'embouchure de la rivière ; l'écluse a une élévation de 5¾ pieds.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $2,680.30 a été dépensée pour l'entretien et le fonctionnement de cette écluse.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement du Dominion possède et entretient des glissoires et des estacades, construites pour faciliter le passage du bois carré, du bois rond, du bois en grume et du bois de charpente de grandes dimensions, etc., sur la rivière Ottawa et ses tributaires, sur les 40 milles ou à peu près du bas du Saint-Maurice, et dans le district de Trent et Newcastle, entre Fenelon-Falls et Healey's-Falls.

Dans les rapports ci-joints, les ingénieurs surintendants, MM. G. P. Brophy, F. X. Thos. Berlinguet et S. Clegg, donnent les renseignements particuliers relativement aux travaux de construction, améliorations et réparations, exécutés sous leur surintendance, sur les glissoires, estacades, quais, digues, cours d'eau, bâtisses, etc., durant l'exercice financier les dépenses encourues pour le personnel, l'entretien, les améliorations, etc., les quantités des différentes sortes de bois qui passent dans les estacades, et autres renseignements utiles et intéressants en général pour les marchands de bois et le public.

RAPPORT CONCERNANT LES TRAVAUX SUR LA RIVIÈRE OTTAWA.

(Par G. P. Brophy, Ingénieur-surintendant.)

A l'ingénieur en chef intérimaire des Travaux publics
du Canada, Ottawa.

Monsieur,—Ainsi que vous le requerrez dans votre communication en date du 14 juillet dernier, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les ouvrages qui sont sous mon contrôle sur la rivière Ottawa et quelques-uns de ses tributaires, pour l'année financière finie au 30 juin 1905.

A la saison de l'eau basse, après la descente des bois, les fondations des différentes structures érigées dans les rivières furent examinées, et l'on commença les réparations nécessaires, qui furent poursuivies et complétées durant l'hiver.

Les réparations suivantes ont été faites, savoir :—

STATIONS SUR LA RIVIÈRE OTTAWA (COURS PRINCIPAL.)

Station de Carillon.

Il n'y a eu que de menues réparations faites à cet endroit, les bateaux, et chalands ont été peinturés et le toît de l'entrepot réparé.

Chaudière Nord.

Vers la fin du mois de septembre 1904, une partie de la glissoire supérieure, à son embouchure, fut emportée, le dommage fut temporairement réparé et, le printemps suivant, la glissoire fut mise en parfait état. Une pile fut construite à l'embouchure pour remplacer celle emportée l'automne précédent, et le fond de la glissoire fut solidement reconstruit avec des pièces de bois. Le tablier de la glissoire a été protégé avec des barres de fer. Deux nouvelles piles de direction ont été construites, une de chaque côté de la sortie de la glissoire, afin de protéger les piles des côtés. Les côtés furent réparés en plusieurs endroits, et les châssis de poutrelles régulatrices réparés où c'était nécessaire. Les estacades de direction, à l'entrée de la glissoire, furent renforcées.

Au bassin inférieur, nous avons construit une nouvelle glissoire, pour la saison de l'eau basse, et le sommet de la vieille glissoire a été en partie renouvelé. La glissoire

neuve a 90 pieds de long, 12 pieds de large à l'entrée, et 7 pieds à la sortie; elle repose sur le roc solide, les seuils sont placés à $3\frac{1}{2}$ pieds de centre à centre, fixés au roc au moyen de boulons filetés. Les côtés sont construits en caissons chargés de pierre, le tablier est en bois de 3 pouces, protégé par des bandeaux de fer.

La glissoire dont on se sert pendant la saison de l'eau haute est construite de grosses pièces de bois, recouvertes de fer, pour les protéger contre la friction des billots. L'entrée de la glissoire a 10 pieds de large et la sortie, 7 pieds de large. Le pertuis ouest qui sert à régulariser la chute de l'eau dans le bassin inférieur, a été renforcé. Afin de protéger le radier de l'empellement contre la poussée de l'eau et pour renforcer les fondations, une pile a été construite en arrière, avec des moises supportant les chevalets du radier de l'empellement.

Les estacades de direction ont été bordées à neuf et du lest de pierre posé dans le barrage.

Chaudière Sud.

Les batiments ont été réparés et entretenus en bon ordre, et l'entrepôt principal a été lambrissé en brique. Durant l'hiver les toits des batiments ainsi que le terrain ont été nettoyés et la neige enlevée. Les estacades et les tabliers ont été surveillés avec grande attention; la glace a été coupée plusieurs fois, pour prévenir les dommages.

Chenaux.

Deux piles d'ancrage, 16 x 18 x $8\frac{3}{4}$ pieds ont été construites, et les bouées nécessaires pour amarrer les estacades ont été posées. Les plates-formes flottantes, aux entrées des pertuis, furent enlevées.

TRIBUTAIRES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Rivière Gatineau.

L'estacade principale a été réparée et les chaînes de liaison et les boulons filetés furent ajustés à neuf. Quatre des piles de l'estacade principale ont été reconstruites à partir de la ligne de l'eau basse. Ces piles sont les n°s 2, 5, 7 et 8. La pile n° 2 a $27\frac{1}{2}$ x $29\frac{1}{2}$ pieds à la base, 16 x $18\frac{1}{2}$ pieds au sommet, et $14\frac{1}{2}$ pieds de haut; n° 5 a 35 x 35 à la base, 15 x 16 au sommet, et $14\frac{1}{2}$ pieds de haut; n° 7 a 27 x $32\frac{1}{2}$ pieds à la base, 17 x 23 au sommet, et 15 pieds de haut; et la pile n° 8 a 18 x 25 pieds et 15 pieds de haut. Des défenses en bois ont été posées et les angles de ces piles lambrissés avec du bois de 3 pouces. De la pierre a été placée autour de la base de la pile n° 8, pour empêcher l'affouillement.

Environ à mi-chemin entre le pont du Pacifique Canadien et l'entrée du nouveau canal, sur le côté ouest de la rivière, deux sections de caissonnage ont été construites, pour prévenir la destruction du rivage; ces sections ont chacune 9 pieds de large et 8 pieds de haut, remplies de lest de pierre; une a 70 pieds de long et l'autre 50 pieds.

Un entrepôt a été construit près de la maison de la station; c'est une bâtisse en bois de 20 x 30 pieds, propre à l'emmagasinage des outils, etc. Des réparations ont aussi été faites aux vieilles piles, défenses, estacades, etc.

Rivière Madawaska.

Arnprior. La partie supérieure de la pile de protection, sur le côté ouest, au pied de la glissoire d'Arnprior, a été reconstruite; la partie ainsi reconstruite avait environ 3 pieds de haut, 90 pieds de long et 10 pieds de large. La pile est remplie de lest de pierre et recouverte d'un tablier en bois de 3 pouces. En amont de l'entrée de la glissoire, le sommet de la pile, 18 x 26 pieds, qui supporte l'estacade principale, fut renouvelé.

Aux Grandes Chutes (High Falls), la pile sur le côté sud, à a tête de la glissoire, fut reconstruite ; cette pile mesure 53 pieds de long, 10 pieds de large et 9 pieds de haut. Les radiers des empellements furent renouvelés et dix nouvelles poutrelles posées, quatre sur l'empellement supérieur et six sur l'empellement inférieur. L'estacade de direction entre les deux empellements a été reconstruite. Les vindas des poutrelles, les lambrissages des estacades et des barrages, etc., ont été réparés où c'était nécessaire.

A Ragged Chute, des estacades furent hâlees à terre, séchées puis au printemps, remises en place.

Aux Chain Rapids, le bordage des estacades et barrages a été réparé où il fut trouvé nécessaire.

Rivière Coulonge.

A quatre milles et demi en aval de Grandes Chutes, deux des piles supportant l'estacade ayant été endommagées furent reconstruites à partir de la ligne de l'eau basse et 117 verges cubes de pierre furent déposées dans ces piles.

A la station des Grandes Chutes, les pilotis de l'empellement s'étant déplacés de la ligne perpendiculaire des pièces de bois furent posées en arrière pour solider les pilotis et supporter les poutrelles. La glissoire fut réparée à deux endroits, un 74 pieds de long et l'autre 90 pieds. Au dernier endroit trois chevalets et quatre traversines furent posés pour supporter la charpente, et 18 pilotis, 7 seuils et le lambrissage du tablier furent renouvelés. Dans l'autre section, quatre des chevalets avoisinants furent renforcés. A plusieurs endroits le lambrissage des côtés et du tablier de la glissoire fut réparé et en tout 66 pilotis et trente trois tirants du tablier furent renouvelés. Les passerelles, moises, etc., furent réparées et renforcées, et des boulons posés dans le roc pour mieux assujettir la charpente. Une brèche de 33 pieds de large, dans le barrage principal, fut formée avec du bois de 3 pouces. Deux poteaux d'amarrage furent posés dans les deux piles en aval de l'entrée de la glissoire, et les chaînes de l'estacade de direction furent renouvelées.

Rivière Noire.

A la station des Grandes Chutes, la glissoire fut réparée sur toute sa longueur, les pièces de bois usées ou endommagées furent remplacées par des pièces neuves. Une partie de la glissoire, près du pied, fut défaite et reconstruite. Une grande quantité de fer plat fut posée sur le tablier de la glissoire et sur les côtés, à l'intérieur, pour empêcher l'usure. A un endroit où la glissoire traverse une coulée profonde, la charpente fut renforcée au moyen de chaînes fixées au roc, Du bois a été acheté pour réparations futures. Nous avons eu beaucoup de difficultés à maintenir en bon état les différents travaux à cet endroit, nous n'avons pas fait de réparations générales depuis plusieurs années, et il sera nécessaire, sous peu, de faire des réparations considérables, si nous voulons continuer l'efficacité de cette station.

Rivière Petewawa.

A l'embouchure de la rivière Petewawa, le sommet de la pile d'amarrage de l'estacade fut renouvelé, un nouveau poteau d'amarrage fut posé dans la pile et des chaînes additionnelles sur l'estacade.

A la station de la Première Chute, la partie supérieure de la pile du barrage, sur le côté sud de la rivière, près du pertuis, fut reconstruite et 51 verges cubes de lest de pierre posées dans le caissonnage.

Au printemps de 1904, deux piles de déviation, à la Troisième Chute, furent endommagées et durent être, en majeure partie, reconstruites. La pile d'en bas, sur le côté nord, a 133 pieds de long, 16 pieds de large et 9 pieds de haut ; lambrissée, sur la façade, avec du bois de 4 pouces et protégée, où la friction est la plus forte, par des bandeaux de fer de $\frac{1}{4}$ de pouce. La pile d'en haut, immédiatement en amont du pont du Pacifique Canadien, sur le côté nord, a 138 pieds de long, 12 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 7 pieds ; elle est aussi lambrissée, sur la façade, avec du bois de 4 pouces. Une nouvelle pile a été construite sur le côté sud de la rivière, à une courte distance en aval du pont du Pacifique Canadien ; elle mesure 90 pieds de long, 9 pieds de large et 6 pieds de haut, et est lambrissée. sur la façade, avec du bois de 4 pouces. Deux piles, au pertuis, furent aussi exhaussées de deux rangs.

A "Half Mile", quelques traversines et tirants du barrage furent renouvelés, et la glissoire, où c'était nécessaire. A l'extrémité supérieure de l'estacade, environ un mille et demi en amont de l'entrée de la glissoire une pile d'amarrage fut reconstruite, 12 x 16 et $7\frac{1}{2}$ pieds de haut, remplie de lest de pierre. L'estacade fut aussi renforcée au moyen de pièces de bois et de chaînes.

A la station du lac Traverse, daux barrages furent réparés, et le chenal nettoyé au moyen de la mine.

A la station McDonald, le tablier de la glissoire, à la sortie, fut refait en bois dur ; les fondations des piles furent réparées et du lest de pierre ajouté, où c'était nécessaire. Les côtés de la glissoire, à l'entrée et dans les courbes, près de la sortie, furent refaits à neuf. Le lambrissage du barrage principal fut réparé et des fascines de gravier posées dans le devant du barrage pour réduire la perte d'eau autant que possible.

RIVIÈRE DU MOINE.

Station des Grandes Chutes.—L'entretien de la vieille glissoire (plus de 3,000 pieds de long) était devenu trop dispendieux, et il fut décidé de construire une petite glissoire à la tête des rapides et de creuser un chenal et d'améliorer la partie d'amont au moyen de barrages. Les travaux furent commencés l'hiver dernier et terminés en temps pour la descente du bois, au printemps suivant.

A une courte distance en haut du pied des rapides, deux piles de déviation ont été construites ; une sur le côté est de la rivière, 240 pieds de long, 10 pieds de large et 8 pieds de haut ; l'autre, vis à-vis, sur le côté opposé de la rivière, 60 pieds de long, 10 pieds de large et 7 pieds de haut.

A un endroit environ 1,400 pieds en amont de la sortie de la vieille glissoire, un barrage a été construit entre une île et le rivage, pour fermer un chenal peu profond et rocheux ; ce barrage a 50 pieds de long, $11\frac{1}{2}$ pieds de haut, 14 pieds de large à la base et 7 pieds au sommet ; la façade est bordée avec du bois de 4 pouces.

La nouvelle glissoire a 85 pieds de long, 16 pieds de large à l'entrée et 12 pieds à la sortie. Les côtés sont construits en caissons et le tablier repose sur des tirants de bois, fixés au roc par des boulons de fer. Les piles du pertuis ont 14 pieds de long, 10 pieds de large et $13\frac{1}{2}$ pieds de haut. Une grande quantité de roc a été enlevée des rapides, et pour faire ce dernier travail il a été nécessaire, à certains endroits, de construire des batardeaux.

Le printemps dernier l'eau, dans la rivière Ottawa et ses tributaires, n'a pas été aussi haute que d'habitude, mais elle s'est maintenue à un niveau favorable pour la descente du bois, laquelle s'est faite sans difficulté, excepté dans les districts les plus éloignés.

Le mémoire suivant basé sur les renseignements fournis par le percepteur des revenus, employé au ministère, indique les quantités des différents bois, etc., qui ont passé par les glissoires, et le revenu total perçu durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1904 :—

Bois équarri	3,372	pièces.
Billots	4,404,675	"
Bois d'estacade et de dimension	137,780	"
Cèdres	85,369	"
Dormants de chemin de fer	636,120	"
Poteaux de clôture	251,018	"
	5,518,334	"

Aussi 16,040.86 cordes de bois de pulpe.
Le revenu perçu est de $44,652.03.

ETAT des dépenses encourues pour réparations etc. aux travaux sur la rivière Ottawa et ses tributaires, anx ponts d'Ottawa, et la chaussée et approches du pont entre Ottawa et Hull, pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1905.

Noms des stations.	Province.	District électoral.	Dépenses du 1er juillet au 31 décembre 1904.		Dépenses du 1er janvier au 30 juin 1905.		Dépenses du 1er juillet 1904 au 30 juin 1905.	
			$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.	$ cts.	$ c.
Réparations ordinaires: Rivière Ottawa—								
Carillon (Rivière Ottawa—Cours principal)	Ont.	Comté de Prescott			28 99		28 99	
Chaudière nord (Rivière Ottawa—Cours principal)	Qué.	District de Wright	1,411 58		1,960 44		3,372 02	
" sud (Rivière Ottawa—Cours principal)	Ont.	Cité d'Ottawa	459 28		1,533 86		1,993 14	
Cheneaux (Rivière Ottawa—Cours principal)	Ont.	Division sud du comté de Renfrew	105 00	1,975 86	482 18	4,005 47	587 18	5,981 33
Rivière Gatineau (Tributaires de l'Ottawa)	Qué.	District de Wright	3,376 18		4,902 03		8,278 21	
" Madawaska (Tributaires de l'Ottawa)	Ont.	Division sud du comté de Renfrew	455 29		945 46		1,400 75	
" Coulonge (Tributaires de l'Ottawa)	Qué.	Comté de Pontiac	1,151 15		1,863 05		3,014 20	
" Noire (Tributaires de l'Ottawa)	Qué.	" "	148 12		1,809 77		1,957 89	
" Petewawa (Tributaires de l'Ottawa)	Ont.	Division nord du comté de Renfrew et Nipissing	1,200 01		1,906 90		3,106 91	
" Dumoine (Tributaires de l'Ottawa)	Qué.	Comté de Pontiac	1,814 53	8,143 28	4,735 45	16,162 66	6,549 98	24,307 94
Total—Rivière Ottawa								30,289 27
Réparations ordinaires: Ponts d'Ottawa, chaussée et approches du pont entre Ottawa et Hull—								
Pont Dufferin	Ont.	Cité d'Ottawa	125 50		154 01		279 51	
" des Sapeurs	Ont.	" "	208 00		180 01		338 89	
" de la glissoire des Chaudières	Ont.	" "	116 00		244 25		360 25	
" Union	Ont. et Qué.	Cité d'Ottawa et District de Wright	464 00		242 17		706 17	
" de la glissoire de Hull	Qué.	District de Wright	4 50		44 25		48 75	
Chaussée et approches du pont entre Ottawa et Hull	Ont. et Qué.	Cité d'Ottawa et District de Wright	746 75	1,665 64	878 38	1,743 07	1,625 14	
Total								3,408 71
Réparations extraordinaires—								
Pont Union et approches	Ont. et Qué.	Cité d'Ottawa et District de Wright				3,637 09		3,637 09
Approches des ponts Dufferin et Sapeurs	Ont.	Cité d'Ottawa				1,809 00		1,809 00

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

(Par F. X. Thos. Berlinguet, ingénieur surintendant.)

TROIS-RIVIÈRES, le 14 octobre 1905.

M. EUGÈNE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics, Ottawa.

MONSIEUR,—Tel que requis par votre lettre n° 3188, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport concernant les travaux sous ma direction, sur la rivière Saint-Maurice et ses tributaires

Durant la saison de 1904, l'eau dans le Saint-Maurice a atteint son plus haut niveau depuis 1873, mais, sur plusieurs des tributaires, la crue n'a été que de courte durée ce qui a été cause qu'un grand nombre de billots n'ont pas été descendus.

Les chaînes de havre et les estacades ont été mises en position par les remorqueurs à vapeur. Le travail de ces remorqueurs dépasse toutes nos espérances, particulièrement celui du bateau à deux hélices. Le coût de ces trois remorqueurs a été économisé dans la première saison de travail.

A l'époque des eaux basses, les fondations de 138 piliers ont été examinées ; nous avons aussi réparé 64,385 pieds courants d'estacades.

Ces travaux peuvent se décrire comme suit :—

Pointe à Trudel.—Sur le 40e mille de la rivière Saint-Maurice, nous avons réparé 1,412 pieds courants d'estacades et trois piles d'amarrage.

Pointe Madeleine.—Sur le 39e mille, nous avons réparé 2,588 pieds courants d'estacades et dix piles. Du lest de pierre fut déposé dans les piles, où il était nécessaire, et des chaînes neuves ont été posées.

Saint-Jacques des piles.—Sur le 38° mille, réparé 2,176 pieds courants d'estacades, ainsi que sept piles d'amarrage ; posé des chaînes neuves ; mis du lest de pierre dans les piles ; réparé les bateaux, chalands, maison et clôtures.

Sainte-Flore.—Sur le 34e mille, nous avons réparé 1,311 pieds courants d'estacades de trois et quatre pièces et fourni des chaînes neuves

Petites piles.—Sur le 33e mille, les piles nos 9, 10, 11 et 12 ont été exhaussées et renforcées.

Pointe à Walsh.—Sur le côté est de la rivière, sur le 33e mille, nous avons posé 2,400 pieds courants d'estacades.

Rapides des Hêtres.—Sur le 26e mille, réparé ?,600 pieds courants d'estacades de deux et trois pièces ; exhaussé le barrage fermant le chenal est et posé du lest de pierre où nécessaire. Exhaussé et renforcé les piles nos 1, 2 et 3.

Pointe à Bernard. —Sur le 23e et 24e mille, nous avons réparé les piles nos 1, 2, 3, 4 et 6 et posé plusieurs chaînes neuves.

Glissoire de Shawinigan.—Sur le 22e mille, une section du tablier et des côtés de la glissoire a été réparée, le bois endommagé et usé a été renouvelé, le tablier lambrissé avec du bois dur et les chevilles faisant projection enfoncées.

Ile aux Tourtes.—Sur le 18e mille, nous avons réparé 11,805 pieds courants d'estacades de une à sept pièces, lesquelles ont été posées dans le chenal, en amont de l'île, et dans le chenal ouest, en aval de l'île.

Trois-Rivières.—Nous avons construit une pile n° 3, dans le chenal est ; les piles nos 5, 11, 13, 15, 25 et 27 ont été réparées.

Le mémoire fourni par le Percepteur du Revenu du Ministère, démontre que 3,540,-383 billots ont passé par les glissoires et estacades durant la saison de 1904.

RAPPORT CONCERNANT LES TRAVAUX SUR LE DISTRICT DE TRENT ET NEWCASTLE.

(Par S. Clegg, ingénieur-surintendant.)

PETERBOROUGH, 29 septembre 1905.

M. EUGÈNE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre n° 3,210, en date du 14 juillet 1904, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant en ce qui concerne les travaux dans le district de Trent et Newcastle. Ces travaux s'étendent des rapides Chisholm, sur la rivière Trent, à Fenelon Falls, au lac Cameron, une distance d'environ 150 milles.

HEALEYS FALLS

Les travaux à cet endroit sont en assez bon état ; le ministère n'a encouru aucune dépense pour l'entretien de ces travaux durant le dernier exercice.

HASTINGS.

Cette glissoire est en bon état ; l'estacade à l'entrée de la glissoire fut emportée par la glace, mais réparée et remise en place.

PETIT LAC PETERBOROUGH.

Il y a cet endroit environ un demi mille d'estacade de deux pièces et quatre piles de direction ; l'estacade fut enlevée en automne et mise en position au printemps, après avoir subi quelques légères réparations.

LAC KETCHEWANOE.

L'estacade s'étend de la Pointe Young à Lakefield, une distance d'environ quatre milles. Cette estacade fut fortement endommagée par les vents et la glace du printemps, et plusieurs ancres furent perdues ; elle a depuis été réparée et les ancres perdues remplacées. Une des piles dans le lac Ketchewanoe a été reconstruite à partir de l'eau basse et les autres ont subi de légères réparations.

BURLEIGH FALLS.

Une nouvelle estacade fixe, de 150 pieds de long, a été posée ; la vieille estacade a été reconstruite ; une nouvelle pile bâtie et la vieille pile exhaussée de deux rangs et le barrage lambrissé à neuf.

DEER BAY.

Les estacades ont été réparées et mises en position.

BUCKHORN.

A l'automne, les estacades de deux pièces furent sorties de l'eau et réparées ; au printemps, elles ont été remises en position.

La pile de côté, au pied de la glissoire, a été chargée de lest de pierre.

FENELON FALLS.

L'estacade a été réparée et mise en bon ordre, quelques légères réparations ont aussi été faites à la glissoire.

PONTS ET CHEMINS.

On peut remarquer que dans les anciennes provinces de la Puissance du Canada, le gouvernement a pris pour règle d'assumer le contrôle exclusif de la construction et de l'entretien des ponts interprovinciaux importants sur les chemins publics à travers les cours d'eau.

Dans les districts des populations éparses des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement du Canada a entrepris de pourvoir à l'érection et à l'entretien des ponts ordinaires de grandes routes sur les grands cours d'eau ; ponts qui sont très nécessaires pour fournir une communication ininterrompue à travers les sentiers et les grandes routes d'importance nationale, que ni les municipalités, devant le plus immédiatement en bénéficier, ni les autorités territoriales, qui y sont le plus directement concernées, ne sauraient ériger et entretenir à leurs seuls dépens.

Durant la dernière année financière, des travaux ont été exécutés sur les ponts suivants :

PONTS A OTTAWA ; CHAUSSÉE ET APPROCHES DU PONT ENTRE OTTAWA ET HULL—ENTRETIEN.

Pont des Sapeurs.—Le trottoir sur le côté sud du pont, a été recouvert avec de la pruche de 1½ pouce.

Le fer des ponts Dufferin et Sapeurs, après avoir été nettoyé, a été peinturé, deux couches, avec une peinture spéciale.

La chaussée du pont des Chaudières, sur la glissoire des Chaudières, côté sud, a été nettoyée plusieurs fois.

Le pont de la glissoire de Hull a été nettoyé et entretenu en bon état.

La chaussée et les approches du pont entre Ottawa et Hull ont été nettoyées et entretenues en bon état ; les garde-fous, bouches d'égouts, trottoirs, etc., réparés lorsque nécessaire, et le pavé nivelé et entretenu en bonne condition. Durant l'hiver, la neige a été enlevée de sur les ponts, chaussées et trottoirs.

APPROCHE DES PONTS DUFFERIN ET DES SAPEURS.

Nous avons acheté des pavés de pierre de sable de Nepean, pour refaire les approches est de ces ponts. C'est l'intention du ministère d'enlever les pavés de scorie pour les remplacer par des pavés en pierre de sable, ces derniers étant préférables dans une pente.

PONT " UNION " ET APPROCHES—RÉPARATIONS EXTRAORDINAIRES.

Afin d'élargir la chaussée et pour donner plus d'espace au trafic considérable qui se fait sur ce pont, le trottoir du côté ouest, sur le pont et les approches, a été enlevé. Ce trottoir était très peu utilisé par les piétons et l'espace qu'il occupait est aujourd'hui d'une grande utilité aux voitures. Ces changements n'ont été commencés qu'au mois de juin ; de sorte qu'à la fin de l'exercice de 1905, il n'y avait qu'une petite partie de l'ouvrage de faite.

Sur l'approche sud, le trottoir avait 6 pieds de large et 130 pieds de long, et était construit sur un ouvrage en caissons. Le caissonnage a été enlevé et remplacé par un mur de soutènement en pierre, avec couronnement en béton de 8 pouces d'épaisseur et 12½ pouces au-dessus de la chaussée. Une clôture en planche a été construite le long de cette partie de l'approche.

Les travaux ont été continués durant le présent exercice financier, et à la date de ce rapport, étaient presque terminés.

ONTARIO ET QUÉBEC.

PONT DE BRYSON.

Bryson, dans le comté de Pontiac, est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, 50 milles à l'ouest de la ville d'Ottawa. La station de chemin de fer la plus rapprochée est Campbell's Bay, sur l'embranchement du Pacifique Canadien. A Bryson, la rivière Ottawa est divisée par l'île du Calumet, dont la longueur est de 12 milles et la largeur de quatre milles ; la population de l'île est environ de 1,400 âmes.

En 1886 un pont fut construit sur le chenal nord, reliant l'île à la terre ferme Ce pont consistait en deux travées de fer de 209 et 169 pieds, respectivement ; une approche en chevalets de bois, 47 pieds de long, et culée en pierres perdues sur le côté de l'île ; sur le côté de Bryson, l'approche se composait d'une travée en bois (Howe Truss) de 68 pieds de long et d'un ouvrage en chevalets, 71 pieds de long. Le coût de ce pont fut défrayé comme suit :—La municipalité de l'île du Calumet, $5,000 ; la municipalité de Bryson, $2,500 ; le gouvernement provincial de Québec, $8,000 ; et le gouvernement fédéral, $6,000.

Le parlement, à sa dernière session, vota un crédit de $15,000 pour remplacer les approches en bois par un travail en fer, et reconstruire les culées avec du béton,

Dans l'automne de 1904, le tablier et les traversines des deux travées en fer furent renouvelés.

La dépense totale durant l'exercice financier de 1904-05, a été de $2,233.39.

PONT DU PORTAGE DU FORT.

Portage du Fort est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, dans le comté de Pontiac, Québec, soixante milles en amont de la ville d'Ottawa.

A cet endroit, la rivière est divisée par une île, formant ce qui est connu sous le noms de chenal sud et chenal nord ; le village de Portage du Fort est situé sur la rive nord du chenal nord.

Dans l'automne de 1901, le ministère, aidé des contributions des gouvernements provinciaux de Québec et Ontario, compléta la construction d'un pont en fer sur le chenal sud. Le pont en bois, sur le chenal nord, était alors dans un état dangereux, et ce pont étant considéré comme faisant partie du pont Interprovincial, le ministère décida de le remplacer par une structure en acier.

Au mois de juin 1903, un contrat fut passé avec M. Thos Moran, d'Arnprior, pour la construction des deux culées et approches. Le contrat pour l'ouvrage en acier fut donné. le 25 août 1903, à la Locomotive Machine Company, de Montréal.

Les culées et approches furent commencées au mois de juillet 1903, et à la fin de novembre la maçonnerie des culées était prête à recevoir la superstructure en acier. Les culées sont construites en forme de ' U ", sur fondation en roc, en maçonnerie de mœllon, posée dans du mortier au ciment de Portland.

Les approches consistent en deux levées en terre, 24 pieds de large au sommet, avec murs en maçonnerie sèche sur les côtés.

La superstructure en acier a été terminée au mois de décembre 1904, et consiste en une travée de 200 pieds, solidement construite et de belle apparence.

La dépense durant l'exercice financier de 1904-05, est de $8,694.07.

PONT DE "GRAND RIVER".

Pont de Grand River, sur la Grande Rivière (Grand River) est situé au village de York, dans le comté de Haldimand.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $1,000 pour réparations, et le 23 de mai 1904, ordre fut donné de faire les travaux à la journée.

Les travaux furent finis le 10 septembre 1904, et consistaient à renouveler le tablier et pour des chevalets temporaires le long du pilier du centre.

Le 30 août 1904, ordre fut donné de dépenser une somme additionnelle de $195.20, pour réparations urgentes au pilier du centre. L'ouvrage fut fait en mars 1905.

Au mois d'avril 1905, ordre fut donné de dépenser une somme additionnelle de $500 pour réparer le pilier du centre d'une manière permanente, mais, à cause de l'eau haute et la force du courant, les travaux n'étaient pas encore commencés au 30 juin 1905.

La dépense totale encourue durant l'exercice de 1904-05, est de $1,210.55.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CHEMIN D'ATHABASKA, PETIT LAC DES ESCLAVES ET DE LA RIVIÈRE À LA PAIX.

Ce chemin s'étend de la rivière Athabaska à Rivière à la Paix, *via* le Petit Lac des Esclaves. Il ouvrira à la culture cette partie du pays comprise entre Edmonton et la rivière à la Paix, une distance de 350 milles.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $15,000, pour cette partie du chemin entre le Petit Lac des Esclaves et la rivière à la Paix, une distance de 100 milles, et $5,000 pour la partie entre le lac et la rivière Athabaska, ou une distance de 250 milles.

Sur la partie nord du chemin, l'ouvrage consiste à niveler, remplir, creuser des fossés, construire des petits ponceaux et nettoyer le chemin des arbres, etc., afin de lui permettre de sécher.

La partie sud demande une plus grande quantité de travaux préliminaires ; le vieux chemin a été abandonné sur une longueur de 50 milles c'est-à-dire la section qui traverse les Swan Hills et qui par endroits est à 700 pieds au-dessus du niveau ordinaire. Une passe a été tracée à vingt-cinq milles à l'est du village du Petit Lac des Esclaves, qui permet de traverser les Swan Hills sans aucunes difficultés. Le principal travail sur le chemin sud consiste à abattre les arbres et ouvrir le nouveau chemin.

La dépense totale durant l'exercice de 1904-05, est de $3,537.46.

PONT SUR LA RIVIÈRE BATAILLE.

En 1888 un contrat fut donné pour la construction d'un pont sur la rivière Bataille, à Battleford, mais les entrepreneurs ayant manqué à leurs engagements l'ouvrage fut terminé par ce ministère, en 1890.

Au printemps de 1900 le pont fut détruit par la crue des eaux En 1902 une superstructure en fer fut posée sur les vieux piliers.

Au printemps de 1904, pendant la crue des eaux, nous avons vu que les piliers ne pourraient supporter plus longtemps en sûreté la superstructure de fer, et en conséquence, un contrat fut passé avec M. John Foley, pour la construction de piliers en béton. Au 30 de juin 1905, les travaux étaient déjà avancés, et l'entrepreneur se proposait de terminer son travail vers la fin d'octobre.

La dépense durant l'exercice 1904-05, a été de $2,137.76.

PONT A EDMONTON.

Durant le dernier exercice financier, la somme de $95.85 a été dépensée en légères réparations au tablier du pont de Edmonton.

PONT LANGEVIN.

Ce pont traverse la rivière à l'Arc, à Calgary, et fut construit en 1887. Il se compose de trois travées en bois (Howe Truss) avec approches en chevalets, sur le côté sud.

Durant l'exercice financier de 1904-05, la somme de $484.30 a été dépensée en réparations. Le pont est maintenant en assez bon état, considérant son âge, et, à moins d'accidents imprévus, est encore bon pour une autre année.

CIMENT.

LABORATOIRE DU CIMENT,
OTTAWA, le 18 septembre 1905.

M. EUGÈNE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux Publics,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, le rapport annuel de ce bureau, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

(Signé) GEO. E. PERLEY,
Ingénieur en charge.

Tous les échantillons soumis à ce bureau, depuis le 30 juin 1904, ont été examinés soigneusement et ont fait le sujet de rapports spéciaux. Les principaux ciments transmis à ce bureau sont :—

Les ciments en usage dans la construction du prolongement du brise-lames de Québec ; des quais de Trois-Rivières, Depot Harbour et Masson.

En tout 337 échantillons ont été reçus, dont 107 venaient des ingénieurs de ce ministère ; 4 du ministère des Chemins de fer et Canaux ; 2 du ministère de la Marine ; 8 des agents de ciment ; 4 des entrepreneurs et le reste des manufacturiers.

L'industrie du ciment a, pendant la dernière année, pris un développement considérable ; des usines ont été établies à Raven Lake, Territoires du Nord-Ouest ; à Belleville, Ontario ; à Hull, Québec ; et à Sydney, Cap-Breton. Les trois premières se servent, dans la manufacture de leurs ciments, de marne et de glaise ; l'usine de Hull se sert de pierre à chaux et de glaise, et celle de Sydney, de scorie et de chaux.

L'usine de Hull possède l'outillage le plus moderme du continent ; le ciment, en ce qui concerne les essais, a donné entière satisfaction ; le seul danger est la possibilité d'un mélange de dolomite qui augmenterait la quantité de magnésie et diminuerait par le fait la durabilité du ciment.

Nous avons durant l'année, installé dans le bureau une machine Riehle, d'une capacité de 150,000 livres, pour l'essai des poutres de béton armé. La machine a été posée sur des fondations en béton reposant sur le roc. Elle est opérée par l'électricité.

Ci-annexé est une liste des essais faits avec cette machine.

La première poutre soumise à l'épreuve avait été faite à Ottawa, les autres venaient de Champlain, Depot Harbour et du bureau de poste d'Ottawa.

Poutre de béton armé :—

Dimensions—12x12 pouces par 20 pieds.
Distances entre supports--18 pieds.
Mixture—1, 2, 5, faite à la main.
Marque de ciment—" Star."
Pierre concassée—½ pouce.
Age—Un mois.

Renforcée avec 4 barres de fer de $\frac{3}{4}$ de pouce, placées à 2 pouces des surfaces et à égale distance de l'axe neutre.

Charge.	Gradation.	Déflection totale.	Remarques.
	Pouces.	Pouces.	
1,000 lb..................	Nil.	Nil.	
1,500 "	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	
2,000 "	Nil.	$\frac{1}{16}$	
2,500 "	$\frac{1}{32}$	$\frac{3}{32}$	
3,000 "	$\frac{3}{32}$	$\frac{3}{16}$	Première fissure.
3,500 "	$\frac{4}{32}$	$\frac{5}{16}$	
4,000 "	$\frac{2}{32}$	$\frac{3}{8}$	Fissure visible sur face inférieure.
4,500 "	$\frac{2}{32}$	$\frac{7}{16}$	
5,000 "	$\frac{2}{32}$	$\frac{1}{2}$	Troisième fissure.
5,600 "	$\frac{1}{32}$	$\frac{17}{32}$	Fissures ouvrant sur les côtés.
6,000 "	$\frac{9}{32}$	$\frac{13}{16}$	
6,500 "	$\frac{4}{32}$	$\frac{15}{16}$	Fissures principale, $\frac{1}{32}$ de pouce.
7,000 "	$\frac{26}{32}$	$1\frac{3}{4}$ à 3	Face supérieure écrasée, barres de fer cassées.

Deuxième poutre, soumise à l'épreuve le 16 décembre 1904.
Béton armé fait à Depot Harbour.
Dimensions, 12 x 12 pouces et $5\frac{1}{2}$ pieds de long.
Distance entre les supports 8 pieds et 2 pouces.
Mixture, 1, $2\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$, mélange fait à la main.
Ciment ' Samson '.
Pierre, gneiss de hornblende.
Age, quatre mois.

Renforcée par 4 barres de fer de $\frac{1}{2}$ pouce, à égale distance de l'axe neutre, et à 2 pouces de surface.

Charge.	Gradation.	Déflection totale.	Remarques.
	Pouces.	Pouces.	
1,400 lb..................	Nil.	Nil.	
4,000 "	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$	
6,000 "	$\frac{11}{32}$	$\frac{15}{32}$	Fissure de 3 pouces sur les cotés.
6,500 "	Nil.	$\frac{15}{32}$	
6,600 "	$\frac{5}{32}$	$\frac{5}{8}$	Surface supérieure se brisant.
6,700 "	$\frac{12}{32}$	1	
7,000 "	$\frac{12}{32}$	$1\frac{3}{8}$	Fissure $\frac{3}{8}$ de pouce.
5,000 "	....	....	Charge supportée après rupture.

Troisième poutre, soumise à l'épreuve le 20 décembre 1904.

Béton armé fait à Depot Harbour.
Dimensions, 12 x 12 pouces et 10 pieds et 6 pouces de long.
Pesanteur, 1,380 livres.
Pesanteur par pied cube, 135 livres.
Mixture, 1 . 2¼, 4½, mélange fait à la main.
Ciment 'Samson'.
Pierre, gneiss de hornblende, 1 pouce.
Age, quatre mois.
Distance entre supports, 8 pieds et 10 pouces.

Renforcée par 4 barres de fer de ½ pouce, placées à distance égale de l'axe neutre et à 2 pouces des surfaces, rivées aux extrémités.

Charge.	Gradation.	Déflexion totale.	Remarques.
	Pouces.	Pouces.	
1,000 lb	1/32	1/32	
1,500 "	1/32	1/16	
2,000 "	Nil.	1/16	
2,500 "	"	1/16	
3,000 "	1/32	3/32	
3,500 "	Nil.	3/36	
4,000 "	"	3/32	
4,500 "	1/32	1/8	
5,000 "	1/32	5/32	
5,500 "	1/64	11/64	
6,000 "	Nil.	11/64	
6,500 "	1/64	3/16	Première fissure.
7,000 "	1/32	7/32	
7,500 "	1/32	1/4	Fissure 1/64 de pouce.
6,800 "	1/32	9/32	
7,150 "	1/16	11/32	
7,100 "	1/32	13/32	
6,880 "	3/32	15/32	
6,960 "	1/32	1/2	
7,010 "	1/8	5/8	Seconde fissure à 2′ 6″ du centre.
7,140 "	1/16	11/16	Troisième fissure à 9′ du centre.
6,950 "	3/16	3/4	
7,350 "	3/32	31/32	
7,300 "	11/32	[illegible]	
7,310 "	5/16	1 3/8	Poutre se brisant par destruction du béton au-dessus de barres de fer.
7,400 "	1/2	1 7/8	

Quatrième poutre, soumise à l'épreuve le 15 mars 1905.

Béton armé fait à Champlain, Qué.
Dimensions, 12 x 12 pouces et 5½ pieds de long.
Distances entre supports, 5 pieds.
Mixture, 1, 2, 4.
Ciment, 'White Star' de Belgique.
Pierre, argile schisteuse.
Age, daux mois.

Renforcée par deux barres de fer de $\frac{1}{2}$ pouce et deux autres barres de $\frac{3}{4}$ de pouce.

Charge.	Gradation.	Déflexion totale.	Remarques.
	Pouce.	Pouce.	
6,400 lb	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	
8,000 "	$\frac{1}{32}$	$\frac{3}{32}$	
9,700 "	$\frac{3}{32}$	$\frac{3}{16}$	
9,800 "	$\frac{1}{8}$	$\frac{5}{16}$	
10,000 "	$\frac{1}{8}$	$\frac{7}{16}$	Fissure de $\frac{1}{2}$ pouce de large.

Cinquième poutre, soumise à l'épreuve le 20 mars 1905.

Béton armé fait au bureau de poste d'Ottawa.
Dimensions, 12 x 7 pouces et 17 pieds de long.
Pesanteur, 1,440 lbs.
Pesanteur par pied cube, 146 lbs.
Distance entre supports, 16 pieds.
Mixture, 1 ciment, 4 pierre.
Ciment, Rathburn's Star.
Pierre, pierre de sable de Nepean.
Age, deux mois.

Charge.	Gradation.	Déflexion totale.	Remarques.
	Pouce.	Pouee.	
660 lb	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{16}$	
800 "	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{8}$	
1,000 "	$\frac{1}{16}$	$\frac{3}{16}$	
1,200 "	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{4}$	
1,400 "	$\frac{1}{8}$	$\frac{3}{8}$	Fissure, à 8 pouces du centre.
1,600 "	$\frac{1}{16}$	$\frac{7}{16}$	
1,800 "	Nil.	$\frac{7}{16}$	
2,000 "	$\frac{1}{16}$	$\frac{1}{2}$	
2,200 "	$\frac{3}{16}$	$\frac{11}{16}$	Fissure s'élargissant.
2,400 "	$\frac{3}{16}$	$\frac{7}{8}$	Limite d'élasticité.
2,600 "	$\frac{3}{8}$	$1\frac{1}{4}$	
2,800 "	$\frac{5}{16}$	$1\frac{9}{16}$	Fissure de $\frac{1}{16}$ à $\frac{1}{8}$ de pouce de large.
3,000 "	$\frac{7}{16}$	2	
3,200 "	$\frac{9}{16}$	$2\frac{9}{16}$	Barres de fer cassées.

Des essais de briques, mortiers, pierres, etc., ont été aussi faits pour les architectes du ministère.

Des renseignements ont été fournis aux ingénieurs de ce ministère des Chemins de fer et Canaux et de la Marine concernant la meilleure méthode de mélanger le mortier, béton, etc.

L'augmentation du travail de ce bureau, nous a forcé à augmenter le personnel; deux nouveaux assistants ont été employés, un le 15 de juillet, et l'autre le 10 août 1904.

CONCLUSION.

Je désire attirer votre attention non seulement sur l'augmentation du nombre des travaux en construction, mais aussi sur la nature de ces travaux. Il y a quelques années, tous les travaux de havre étaient construits en caissons où en pilotis de bois, mais, dernièrement, nous avons introduit, autant qu'il est possible, le genre de construction permanente, et, aux endroits pour lesquels le parlement a placé à notre disposition des crédits suffisants, nous avons érigé de solides constructions en acier ou en béton.

Notre laboratoire pour l'essai des ciments a été amélioré, et nous en avons fait un des plus modernes et des mieux outillés de son genre.

L'arpentage et levé de plans du chenal de la Baie Georgienne se poursuit activement sous l'habile direction de M. Arthur St. Laurent, I.C., ingénieur en charge. Ce travail considérable et d'une haute importance sera bientôt terminé, et, le rapport intérimaire ci-joint sera, j'en suis certain, d'un grand intérêt, non seulement aux membres de la profession mais au grand public qui s'occupe du développement de nos grandes voies de transport par eau.

Je regrette d'avoir à mentionner la mort du Major Henry A Gray, ingénieur résident de Toronto. Homme intègre et ingénieur de capacité indiscutable, M. Gray laisse parmi nous un souvenir qui ne s'effacera jamais.

En terminant ce rapport, je désire exprimer mes remerciements les plus sincères à tous mes assistants, et les assurer encore une fois, combien j'apprécie leurs efforts pour développer et augmenter l'efficacité de ce bureau.

EUGÈNE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

ANNEXE DE LA PARTIE 4.

RAPPORT INTERIMAIRE

SUR

L'ARPENTAGE DU CANAL DE NAVIGATION DE LA BAIE GEORGIENNE

PAR

ARTHUR SAINT-LAURENT, I.C.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
CANAL DE NAVIGATION DE LA BAIE GEORGIENNE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHARGE,
OTTAWA, 3 novembre 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-inclus mon rapport annuel sur les travaux d'arpentage du canal de navigation de la Baie Georgienne, durant l'exercice financier expiré le 30 juin 1905.

Ce rapport traite particulièrement de l'organisation et du progrès des travaux d'arpentage entrepris par le ministère, sans toutefois arriver à aucune conclusion vu qu'ils ne sont pas encore complétés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. SAINT-LAURENT,
Ingénieur en charge.

M. EUG. D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics.

ARPENTAGE ACTUEL.

DESCRIPTION DES TRAVAUX.

Organisation du personnel et limites de chaque division d'arpentage.

Durant la session de 1004, la somme de $250,000 fut votée par le parlement dans le but de faire un arpentage complet de la route navigable de la rivière Ottawa, et d'estimer le coût approximatif de cette voie de navigation.

La route de navigation projetée s'étend de l'embouchure de la rivière des Français jusqu'à Montréal ; une distance d'environ 425 milles.

Elle suit la rivière des Français et le lac Nipissing, passe à la hauteur des terres, à travers les lacs Trout, Turtle et Talon, se continue dans la rivière Mattawa, jusqu'à sa jonction avec l'Ottawa, et de là descend par la rivière Ottawa jusqu'à Montréal, laissant occasionnellement le lit de la rivière, lorsque des obstacles incontrolables s'y opposent.

Il fut décidé, en principe, d'étudier d'une manière originelle la possibilité de ce canal, de recueillir toutes les informations requises à ce sujet, de préparer de nouveaux plans et de faire l'estimation approximative du coût de cette route ; et de ne se servir des vieux plans et des anciens levés qu'au point de vue de renseignements préliminaires et de guide général.

Ces travaux comprendont des relevés précis et détaillés d'une étendue peut-être plus considérable qu'on l'avait prévue, et exigeront une dépense relativement élevée ; mais pour un projet aussi grandiose qu'important, il sera définitivement beaucoup plus satisfaisant d'avoir réussi à rassembler des données complètes et précises, au moyen des arpentages actuels.

Pour attendre ce but et obtenir des résultats dans un laps de temps raisonnable, il fut jugé nécessaire de mettre à l'ouvrage un personnel nombreux d'ingénieurs. Au mois d'août 1904, des ordres furent donnés de faire les préparations nécessaires à cette exploration, d'organiser les équipes, de se procurer l'outillage de campement, les instruments, etc., afin de commencer les travaux le plus tôt possible.

A la fin de septembre, le personnel était organisé et les travaux furent mis en marche vers le commencement d'octobre. Parmi les instructions données, qui comprennent tous les règlements à suivre dans cet arpentage, l'objet de l'exploration est énoncé de la manière suivante, savoir :—

Le but immédiat de l'arpentage consiste, après que les notes auront été réduites et rapportées, à pouvoir localiser sur les plans le tracé d'un canal de navigation d'au moins 22 pieds de profondeur, à indiquer le profil des excavations, faire l'estimation correcte de l'espèce et de la quantité des matières qu'il sera nécessaire d'enlever, désiguer l'espèce et la nature des fondations et des dimensions de tous les murs, écluses, barrages et autres structures, donner l'estimation des droits de passage requis pour le canal même, là où il faudra laisser le lit des rivières, et de la quantité de terre qu'il sera nécessaire de rapporter, et aussi démontrer l'étendue des terrains submergés.

La route à arpenter fut divisée en trois districts distincts : Nipissing. Ottawa et Montréal ; chacun étant sous le contrôle d'un ingénieur de district.

Chaque district fut sub-divisé en trois sections, dont chacune fut mise sous la direction d'un ingénieur de section ; formant ainsi un total de neuf (9) sections.

Chaque ingénieur de section, a sous son contrôle deux assistants-ingénieurs, deux chaîneurs, deux porte-mires et sept ou huit journaliers.

Les noms des partis en charge et les limites de chaque district et section sont comme suit :—

Eugène D. Lafleur, ingénieur en chef. A. St. Laurent, ingénieur en charge, à Ottawa. S. J. Chapleau, ingénieur de district, en charge des sections 1, 2 et 3, entre la Baie Georgienne et la tête des Rapides Des Joachims : une distance d'environ 170 milles.

E. J. Rainboth, ingénieur de district, en charge des sections 4, 5 et 6, de la tête des rapides Des Joachims jusqu'au pied des chûtes Chaudière, à Ottawa : une distance d'environ 140 milles.

C. R. Coutlée, ingénieur de district, en charge des sections 7, 8 et 9, du pied des chutes Chaudière, à Ottawa jusqu'à Montréal ; une distance de 120 milles.

A. I. Genest, assistant ingénieur aux quartiers généraux.

A. McDougall, ingénieur hydraulique. A, R. Dufresne, en charge des partis qui s'occupent des forages d'essai.

Section n° 1.

A J. Mc Dougall, en charge des travaux :

Depuis le lac Nipissing, à travers les lacs Trout et Turtle jusqu'au lac Talon : une distance de 21 milles, mais comprenant les recherches de plusieurs routes possibles.

Section n° 2.

H. P. Bell, en charge :

De la tête du lac Talon, à travers la rivière Mattawa jusque dans l'Ottawa, aux rapides Johnson : une distance de 24 milles y compris aussi l'examen de deux ou trois routes différentes.

Section n° 3.

Wm. Cross en charge :

Depuis le rapides Johnson, à travers les rapides de Deux-Rivières et Rocher Capitaine, jusqu'à la tête Des Joachins ; une distance de 56 milles.

Section n° 4.

G. L. Grifflth, en charge jusqu'à janvier 1905 et remplacé par J. A. Matheson :

A partir de la tête des rapides Des Joachims, à travers les chenaux nord et sud de l'île aux Allumettes jusqu'à Fort Coulonge : une distance d'environ 70 milles.

Section n° 5.

A. Robert, en charge :
Depuis Fort Coulonge, à travers Calumet, Portage du Fort, Snows, jusqu'à la tête des rapides des Chats : une distance de 40 milles.

Section n° 6.

W. G. Warner, en charge (jusqu'au 25 avril 1905, remplacé par H. A. K. Drury) :
Depuis la tête des rapides des Chats, à travers le lac Deschênes jusqu'à la rivière Gatineau : une distance d'environ 40 milles.

Section n° 7.

E. E. Perrault, en charge :
A partir de la rivière Gatineau, en descendant l'Ottawa, à travers les rapides de Grenville jusqu'aux rapides de Carillon : une distance d'environ 70 milles.

Section n° 8.

C. E. McNaughten, en charge :
Depuis les rapides de Carillon, à travers le lac des Deux-Montagnes et les rapides de Sainte-Anne jusqu'à la tête du lac Saint-Louis : une distance de 25 milles, mais comprenant un arpentage d'au-delà cinquante milles.

Section n° 9.

L. R. Voligny, en charge :
Depuis la tête du lac Saint-Louis jusqu'à Montréal ; y compris l'exploration du chenal de la Back River jusqu'au Saint-Laurent : une distance de 25 milles, mais exigeant un arpentage de 50 milles.

Depuis l'époque où ces partis ont été organisés, un autre peu considérable a été placé sur le lac Nipissing, pour faire des sondages à travers le lac et prendre des informations, concernant les terres submergées durant la crue des eaux. M. F. H. Peters a été mis en charge de ces travaux.

En outre, comme il était absolument nécessaire de rapporter tous les niveaux de l'arpentage à un datum connu, il fut décidé d'adopter le datum américain du niveau moyen de la mer, et M. Chalmer, qui, durant plusieurs années, avait fait des nivellements de précision pour ce ministère, sous la direction de M. R. Steckel, fut chargé de transférer les élévations, telles que déterminées par le Bureau des Arpentages Géodésiques et des côtes des Etats-Unis, aux différents points sur la route du canal proposé.

Ingénieur hydraulique.

Le projet de faire une voie navigable à eau profonde, depuis la baie Georgienne jusqu'à Montréal, implique plusieurs problèmes hydrauliques importants, qu'il était nécessaire de considérer. Parmi ceux-ci, il y a la question de la prise d'eau au niveau du sommet entre le lac Nipissing et la rivière Mattawa, les nombreux pouvoirs d'eau qui affectent divers intérêts, le commerce de bois, la question de construire des réservoirs pour y accumuler l'eau et la garder à un niveau élevé durant les saisons de sécheresse, etc., etc. Il était important de faire des recherches précises et uniformes sur ces questions ; c'est pourquoi il fut recommandé qu'un expert hydraulique fut chargé de ces travaux. On nomma M. A. McDougall, d'Ottawa, pour faire les investigations nécessaires à ce sujet et en soumettre un rapport complet.

Dans le but de donner à l'arpentage un certain degré d'uniformité, une série de règlements fut préparée par l'ingénieur en charge, à la demande de l'ingénieur en chef ; et ces règlements furent distribués dans chaque parti pour leur servir de guide et d'instructions. Ces règlements sont très complets et il n'est besoin d'y faire des additions seulement que de temps en temps pour des travaux de détails, et suivant les circonstances qui se présentent.

Progrès des travaux.

Les différents partis, après avoir été équipés à Ottawa, et reçu leurs instructions, etc., s'en allèrent à la fin de septembre vers leurs destinations respectives, et au 2 octobre 1904, les travaux étaient en pleine opération sur toute la route.

District de Nipissing.

Le district embrasse cette partie de la rivière Ottawa comprise entre les rapides Des Joachims (à une quarantaine de milles en haut de Pembroke) et Mattawa, ainsi que la rivière Mattawa, le lac Nipissing et la rivière des Français jusqu'à la baie Georgienne sur le lac Huron.

Cette partie du pays, qui se trouve entre les rapides Des Joachims et le lac Nipissing, fut divisée en trois sections. Un parti fut ensuite formé pour explorer la région du lac Nipissing, comprise entre North Bay et la crique des Vases, sur la rive nord-est du lac, à travers Frank Bay, ou à l'entrée supérieure de la rivière des Français.

Après une étude attentive de tous les plans et profils disponibles des arpentages antérieurs, il fut décidé de faire un levé topographique, jusqu'au plus haut contour possible, de toutes les surfaces qui se trouveraient inondées par suite de l'érection nécessaire de barrages ou d'autres ouvrages prescrits.

Depuis le lac Nipissing jusqu'à la tête de la rivière Mattawa, une distance totale d'environ 22 milles, on rencontre la hauteur des terres qui séparent les eaux du bassin du lac Huron de celles de la rivière Ottawa.

A trois milles environ de North Bay, commence une chaîne de lacs : les lacs Trout, Turtle et Talon, qui se trouvent presqu'en ligne directe avec la tête de la Mattawa ; le plus élevé de ces lacs, le lac Trout, est à 23 pieds au-dessus du niveau du lac Nipissing.

Dans les premiers projets de ce canal, l'on avait proposé d'élever le niveau du lac Nipissing et de baisser de quelques pieds celui du lac Trout, afin de former un niveau de sommet alimenté par les eaux du lac Nipissing.

Il avait été proposé aussi de baisser le lac Trout entièrement au niveau du lac Nipissing, mais ces travaux impliquaient des coupes de rochers immenses sur toute la hauteur des terres jusqu'à la rivière Mattawa.

L'élévation du lac Nipissing, à une hauteur de 16 ou 20 pieds, telle que proposée, aurait pu paraître une proposition assez raisonnable, il y a un demi-siècle, mais elle semble aujourd'hui un fait impraticable, à cause des rives très basses du lac, qui ont continué à baisser depuis cette époque. Cette élévation produirait l'inondation d'une partie de la ville de North Bay et d'un grand nombre de villages et fermes, ainsi que de la voie principale du chemin de fer du Pacifique Canadien.

L'abaissement de tout le sommet jusqu'au niveau du lac Nipissing exigerait une dépense considérable pour arriver à faire un canal de première classe pour les gros vaisseaux. Pour ces raisons l'on jugea à propos de fixer un niveau de sommet à l'élévation du lac Trout, ou dans ses environs, et d'étudier à fond la question de la prise d'eau à ce niveau, vu qu'il semblait possible d'obtenir de diverses sources la quantité d'eau requise.

Ayant ce but en perspective, on adopta un profil d'une surface d'eau élevée avec un niveau de sommet comprenant les lacs Trout, Turtle et Talon, le tout jusqu'au niveau du lac Trout ; et entre l'extrémité inférieure de ce dernier lac jusqu'au niveau élevé adopté de la nappe d'eau à la tête des rapides Des Joachims.

L'arpentage s'est continué sur ces bases et lorsque l'on aura tous les renseignements requis, il sera possible de tracer sur les cartes le site d'un canal d'aucune dimension, jusqu'à une profondeur de 24 pieds et avec un fond de 300 pieds de largeur. Alors on pourra faire des profils, et donner une estimation correcte du canal, même si plus tard il était décidé de creuser jusqu'au niveau du lac Nipissing, dans le cas où les recherches auraient prouvé l'impossibilité de se procurer toute l'eau nécessaire, en la prenant à la hauteur proposée. Aux points où il y aura une courbe, le contour a été suffisamment établi pour couvrir toute augmentation possible dans la largeur prismatique du fond, et pour comprendre une courbe de 6°.

Entre ces différents lacs, et même à la tête de la rivière Mattawa, l'on a trouvé, au moyen de reconnaissance et d'arpentage par traverse, qu'il était possible de fixer deux ou trois routes. Des profils de ces diverses routes ont été pris, et leurs surfaces sectionnelles, dans la ligne centrale, ont été calculées pour établir des points de comparaison. Ceci a eu pour résultat de chercher différents sites entre deux points donnés, et a permis d'éliminer des routes qui jusqu'alors paraissaient convenables.

Dans le district de Nipissing, les travaux ont progressé d'une manière très satisfaisante.

Sur la section n° 1, la topographie a été complétée entre le lac Nipissing et le pied du lac Turtle, ainsi que dans la majeure partie de la rivière Mattawa, en bas du lac Turtle- Il reste environ un mois d'ouvrage pour achever cette section, et il est proposé d'employer le même parti pour continuer les sondages sur le lac Talon et obtenir des informations supplémentaires concernant le lac Nipissing et la rivière des Français.

On s'attend de compléter, vers la fin de décembre, la section n° 2, qui est située entre Mattawa et le lac Talon.

Il y a trois routes possibles entre le niveau du lac Talon et le lac Champlain sur la Mattawa, et elles sont actuellement explorées. Une commence à Sand-Bay, sur le lac Talon, pour se rendre jusqu'aux chûtes Paresseux sur la Mattawa ; une autre suit la ligne naturelle de la Mattawa à partir de la chûte Talon ; une troisième passe aussi par la chûte Talon, jusqu'à l'extrémité inférieure du lac Pimisi, de là traverse le lac Johnson, le lac Smith, le lac Crook, le lac Moore et revient encore dans la rivière Mattawa à travers un bras fermé, à l'extrémité ouest d'une expansion de la rivière Mattawa, appelée lac Champlain ou Plein Chant.

On a constaté qu'il était nécessaire d'étudier d'autres routes que la rivière Mattawa, à cause du peu de largeur et de la course irrégulière de cette rivière, à sa tête. Il y a aussi deux changements de direction de 90° chacun dans une distance assez courte, ce qui pourra permettre de construire des écluses. Les deux autres tracés, qui sont actuellement l'objet de recherches, sont beaucoup plus droits et plus courts. * Sur la route des lacs Pimisi et Johnson, il serait nécessaire de s'éloigner de la voie principale du chemin de fer du Pacifique Canadien pour prévenir deux traverses de cette ligne ; mais les reconnaissances prises jusqu'à présent démontrent que cette ligne peut être faite avec une rampe beaucoup moins raide et dans un alignement plus droit qu'actuellement.

Sur la section n° 3, la triangulation, l'arpentage par traverses rapprochées, les sondages et la topographie ont été complétés depuis Mattawa jusqu'à une petite distance du pied des rapides de Deux Rivières ; et l'on a fait des opérations de nivellement rapproché et précis, entre Mattawa et Rocher Capitaine, faisant un total d'environ 54 milles de traverse et nivellements rapprochés.

Il reste à faire sur cette section un ouvrage rude et ennuyeux, au-dessus et en bas de Rocher Capitaine, et il n'est pas probable que le parti d'exploration atteigne les rapides Des Joachims, qui est le bout de la section, avant janvier 1906.

La région de ce district est en plusieurs endroits très montagneuse et couverte d'un bois très touffu, de sorte que la topographie du pays ne peut se faire que très lentement. A Rocher Capitaine, il est possible qu'il soit avantageux de quitter le lit de la rivière, à la tête des rapides, pour suivre une vallée—probablement un ancien lit de la rivière—qui rejoint la rivière immédiatement au bas des rapides. Ce détour exempterait plusieurs degrés de courbe et probablement la construction d'un haut barrage. Cette vallée sera explorée et arpentée dans ses contours, niveau, etc.

Le parti du lac.

Dans le mois de décembre 1904, un parti fut formé pour prendre tous les sondages entre la rive nord-est du lac Nipissing, dans le voisinage de North Bay, et Frank Bay à l'entrée de la rivière des Français. Cet arpentage avait pour but de continuer et rejoindre les levés et sondages faits en 1901, sous la direction de feu J. W. Fraser.

Deux routes ont été explorées : une vers le nord et l'autre vers le sud des îles Manitou.

Après avoir terminé cet ouvrage, le même parti fut envoyé pour établir les contours de 5 pieds et 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute du lac Nipissing, afin de préciser la surface probable des terres inondées, dans le cas où il serait jugé à propos de maintenir le lac au-dessus de la hauteur normale.

Le parti est actuellement engagé à l'exécution de cet ouvrage.

Afin de permettre au parti, chargé des nivellements de précision, d'amener une ligne, depuis les points de repère (B.MS.) établis à Rouse's Point et Coteau Landing jusqu'à North Bay le long du chemin de fer du Pacifique Canadien, au datum du niveau moyen de l'océan, à Governor's Islands, N.-Y., (auquel niveau sont rapportés tous les plans hydrographiques des cartes marines des grands lacs), des indicateurs de niveau d'eau automatiques ont été placés à Toronto, Collingwood et au pied de la rivière des Français ; et les zéros de ces indicateurs ont été reliés à des points de repère permanents, dans leur voisinage immédiat.

L'élévation des zéros de ces indicateurs, après qu'ils auront été établis au moyen du niveau d'eau transféré par des indicateurs semblables aux Etats-Unis, servira à vérifier les ouvrages exécutés actuellement par le parti en charge du nivellement de précision.

Voir dans l'appendice D le rapport de S. J. Chapleau, ingénieur du district, les détails de l'arpentage du district de Nipissing, les méthodes employées, etc.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les détails, concernant le progrès des arpentages faits dans ce district, sont contenus dans l'appendice E, comprenant le rapport présenté par M. E. J. Rainboth, ingénieur du district d'Ottawa.

Ce district embrasse les sections 4, 5 et 6 de la rivière Ottawa, et s'étend de la tête du rapide DesJoachims jusqu'à l'embouchure de la Gatineau, en bas des Chûtes Chaudière. En y comprenant les chenaux nord et sud des îles aux Allumettés, la longueur totale des chenaux de rivière à explorer est d'environ 184 milles.

A la fin de l'exercice financier, l'arpentage avait fait un progrès sensible et se continuait activement.

Sur la section 4, depuis Des Joachims à Coulonge, 44 milles de la rivière sur les 86 milles avaient été complètement arpentés, et les niveaux et sondages avaient été pris.

Quelques sondages ont été faits aussi dans les parties plus basses de la rivière comprise dans cette section, et on estime qu'il faudra de 6 à 8 mois pour compléter cet arpentage.

Aux rapides Des Joachims, il a été décidé d'examiner attentivement un chemin raccourci à partir de la tête jusqu'au pied des rapides, à travers l'endroit nommé la vallée du lac McConnell, que l'on suppose avoir été une fois le vieux lit de la rivière ; cette route de raccourci a une longueur d'environ 4½ milles, dont le lac McConnell occupe 2 milles d'eau profonde sur une largeur moyenne de 1,000 pieds. La vallée en haut et en bas du lac, se reliant à la rivière, est relativement basse, et le site parait favorable quant à la direction et aux courbes.

On en fait actuellement l'arpentage.

A partir des rapides en descendant, sur une distance de vingt-huit milles, il y a un parcours magnifique de la rivière, appelé Deep river, avec un bon chenal large excédant 40 pieds de profondeur. Plus bas, la rivière devient peu profonde et est parsemée d'îles ; puis elle s'élargit pour former ce qu'on appelle le lac Upper Allumette qui contient de nombreux bancs de sable et plus de 200 îles; le chenal est tortueux jusqu'aux retrécissements inférieurs.

En bas du lac aux Allumettes, est située l'île aux Allumettes, où la rivière se divise en deux chenaux : le chenal du sud ou de Pembroke, et le chenal du nord ou Culbute qui est environ dix milles plus court que le chenal du sud, mais beaucoup plus étroit.

A la fin de l'exercice financier l'arpentage sur cette section était rendu à un point situé à cinq milles environ en haut de Pembroke.

Sur la section 5, qui s'étend du vieux Fort Coulonge jusqu'aux rapides des Chats, une distance d'environ cinquante-six milles, les travaux ont progressé d'une manière satisfaisante, mais il reste encore beaucoup à faire ; l'ouvrage ne peut avancer que lente-

ment, à cause des grandes difficultés naturelles que l'on rencontre. Cette section ne pourra pas être achevée avant six ou huit mois.

Depuis Fort Coulonge jusqu'à la passe, près de la tête de l'île du Calumet, une distance d'environ cinq milles, la rivière ou le lac Coulonge se divise en plusieurs chenaux dispersés entre environ dix-huit îles.

A partir de la tête de l'île du Calumet, la rivière se partage en deux chenaux principaux, connus sous le nom de chenal du nord ou du Calumet, et chenal du sud ou du Rocher Fendu.

Le chenal du Calumet, sur une distance d'environ dix-sept milles, coule à travers des dépôts d'alluvion et a une profondeur variant de 7 à 25 pieds, avec une largeur de 600 pieds ; les lits des endroits peu profonds sont formés de terre et de sable et peuvent être facilement dragués.

Sur ce chenal, à quatre milles environ de la tête, la rivière fait une courbe très brusque autour d'un point de l'île, où il y a une baie marécageuse appelée Grand Marais, qui s'étend à peu près un mille dans la direction du village de Coulonge, situé sur une langue étroite de terre entre les rivières Coulonge et Ottawa. Comme cet endroit offre plusieurs avantages en sa faveur, on en fait actuellement l'exploration.

En bas de Bryson, sur le chenal du Calumet, se trouve la chute du Calumet, où le terrain redevient rocailleux et rempli d'obstacles.

Depuis la tête de cette chute jusqu'à Portage du Fort, la rivière tombe de 100 pieds dans le cours de onze milles, et à partir de Portage du Fort jusqu'aux Chats, la pente est de 16 pieds dans quatre milles et demi. Le chenal est parsemé de nombreuses îles formées de rochers, dont plusieurs sont un obstacle à la possibilité de la navigation dans les chenaux. Il n'y a aucun doute que cet endroit est la partie la plus difficile de la rivière Ottawa, car, que l'on décide de faire passer le canal soit dans le chenal du nord ou du Calumet, ou dans le chenal du sud ou du Rocher Fendu, il est certain qu'il faudra de très grandes dépenses pour améliorer la rivière à cette place.

Le chenal du Rocher Fendu, passant au sud de l'île du Calumet, est pratiquement navigable sur une distance d'environ quatre milles depuis la tête de l'île. Après cela, la rivière coule à travers des rochers, se précipite en chutes et rapides et passe à travers un grand nombre d'îles, ne laissant aucun chenal défini. Il n'y a pas encore eu aucune décision de prise concernant l'arpentage de ce chenal ; ce point sera décidé lorsque l'exploration sera complète.

A partir du Portage du Fort jusqu'aux rapides des Chenaux, la rivière est navigable pour une distance de six milles, avec une profondeur excédant 25 pieds ; il y a une couple d'endroits où se rencontrent des bancs de sable.

On en fait actuellement le tracé.

Les rapides des Chenaux n'ont seulement qu'une légère pente de 1 à 3 pieds, variant selon la hauteur des eaux. Immédiatement après ces rapides, la rivière s'élargit pour former le lac des Chats proprement dit, qui a dix-huit milles de longueur et un à deux milles de largeur, avec un chenal profond. Les sondages de ce lac restent encore à faire.

La section 6 du district d'Ottawa commence à deux milles environ en haut de la tête des Chats et descend vers l'est jusqu'à l'embouchure de la rivière de Gatineau, formant une distance de quarante-deux milles.

Les rapides et les chûtes des Chats, avec une descente de cinquante pieds dans quatre milles, et au delà de 300 îles, font de cet endroit une des parties les plus difficiles que nous ayons eu à explorer. L'arpentage de cette place est par conséquent très ennuyeux, et il devra être fait d'une manière bien complète afin de pouvoir permettre de choisir le site le plus économique et le plus convenable pour le canal.

En bas des Chats commence le lac Deschènes avec une longueur de trente milles, une largeur moyenne d'un mille et demie et un chenal variant de 19 à 25 pieds de profondeur. Du lac Deschènes jusqu'au pied des chutes Chaudière il y a une distance de cinq milles, avec une chute de 60 pieds.

Cette partie de la rivière est actuellement explorée et arpentée, et l'on étudie attentivement les routes possibles, ayant surtout pour but d'éviter de déranger, si cela se peut, les nombreux pouvoirs d'eau situés aux chûtes ; cependant on examine en même temps s'il est possible de garder le lit de la rivière. Pour le moment on a laissé de côté le lit

de la rivière au-dessus de la Chaudière et on a continué l'arpentage à quelque part en bas de la chûte.

Les travaux sur cette section sont bien avancés, et l'on s'attend que l'arpentage sera fini en novembre ou décembre.

Pour de plus amples détails des travaux exécutés dans ce district, voir l'appendice E.

DISTRICT DE MONTRÉAL.

(M. C. R. Coutlée, en charge.)

Ce district s'étend d'Ottawa à Montréal, et est aussi divisé en trois sections n[os] 7, 8 et 9.

Sur la section 7, qui s'étend de la rivière Gatineau en descendant jusqu'à Carillon, une distance d'environ soixante-six milles, les travaux d'arpentage sont rendus à l'Orignal, une cinquantaine de milles en bas d'Ottawa.

Cette partie de la rivière est excellente, elle est généralement large, mais il faudra en plusieurs endroits faire beaucoup de dragage pour obtenir une navigation profonde.

Il paraît y avoir une pente d'environ 8 pieds à l'eau haute entre Ottawa et Grenville, mais aux époques de l'eau basse il n'y a pas pratiquement différence de niveau.

Un trait caractéristique de cette section est l'élévation considérable de la rivière, dans sa partie supérieure, à l'époque de la crue des eaux. Cette élévation est causée par l'inondation immense de la Gatineau dont les eaux se joignent au cours rapide des chûtes Chaudière, à deux milles et demie plus haut, la rivière Gatineau se déchargeant immédiatement de l'Ottawa à Rockliffe. C'est pourquoi il peut être nécessaire de tenir compte jusqu'à un certain point, du contrôle du cours de la Gatineau.

La partie entre Grenville et Carillon n'a pas encore été arpentée, et on devra en faire une étude sérieuse. De Grenville à Greece Point, une distance de près de six milles, il y a un rapide continu. Le Long Sault, qui est surmonté par le canal de Grenville, fait une élévation d'une quarantaine de pieds. De Grenville à Carillon la rivière se trouve de niveau par le barrage de Carillon qui fait disparaître le rapide de la chute à Blondeau. Le canal de Carillon a une longueur de trois quarts de mille et deux écluses, avec une élévation totale de 16 pieds.

On s'attend que cette section, jusqu'à Carillon, sera complétée au mois d'Octobre prochain.

Section n° 8.

Cette section s'étend de Carillon au pied du lac des Deux Montagnes qui se décharge par quatre chenaux, dont deux passent en arrière de Montréal pour arriver dans le Saint-Laurent, et les autres tombent dans le lac Saint-Louis par les rapides de Vaudreul et de Sainte-Anne.

Cette section a une longueur de vingt-six milles, mais une route alternative au nord de l'Ile Bizard fait un arpentage additionnel de dix milles.

Cette partie étant pratiquement tout un ouvrage sur un lac, la surface à explorer sera très considérable.

Il a fallu arpenter plusieurs îles peu élevées et un grand nombre de terres basses en considération de la possibilité d'élever et de maintenir les niveaux de l'eau à une altitude plus grande.

Les travaux sur cette section sont bien avancés et ils seront probablement finis au commencement de septembre. On a l'intention de m ttre ce parti sur le chenal de Pembroke, aussitôt qu'il aura terminé avec la section n° 8.

Section n° 9.

Cette section comprend les arpentages le long du côté sud de l'île de Montréal, ou du lac Saint-Louis, et aussi le long du côté nord ou côté de Back River. Le long du côté sud il y a quinze milles jusqu'à Lachine, et dix milles de ce dernier endroit au pont Victoria, à Montréal. L'arpentage de Back River, s'étend de Sainte-Anne jusqu'à l'île Bizard, et descend jusqu'au Bout de l'Ile, une distance d'au-delà quarante milles.

Tout le côté du Saint-Laurent a été exploré en descendant jusqu'à Montréal, y compris les arpentages de traverse et les coupes en travers, le long du canal Lachine, et il est probable que l'arpentage de Back River, sera fini vers le commencement de novembre.

Pour les méthodes des travaux, la description de l'ouvrage exécuté et autres détails, voir l'appendice F.

Investigations hydrauliques.

Dans l'Appendice G on trouvera un compte rendu détaillé de M. Alexander McDougall, ingénieur hydraulique, concernant l'ouvrage fait jusqu'au 30 juin, en rapport avec cette importante partie de l'exploration relativement au canal en projet.

D'une manière générale, cette investigation consiste à compiler tous les data possibles se rapportant à la condition actuelle des pouvoirs d'eau déjà établis et en opération, aussi bien que de tous les autres pouvoirs non employés, sur la route du canal. Elle embrasse l'étude du régime des rivières à canaliser et la réunion de toutes les informations nécessaires pour découvrir les courbes de l'eau basse et de l'eau haute ; l'examen minutieux des effets probables, à la période d'eau basse dans la rivière Ottawa, ainsi que des effets produits par l'immense surplus d'eau au printemps lorsque la rivière atteint ses plus hautes limites. Cette investigation comprend aussi une étude complète et un rapport élaboré sur la prise d'eau, requise pour le canal, à la hauteur des terres entre le lac Nipissing et la tête de la rivière Mattawa, ainsi que l'exploration de toutes les sources pouvant fournir le volume d'eau nécessaire.

L'ouvrage fait jusqu'à présent a été partagé en deux divisions générales : une comprend la prise de l'eau, pour fournir le canal, à la hauteur des terres et dans le voisinage, l'autre embrasse l'étude générale de la rivière Ottawa et de ses tributaires.

Comme ce travail est encore à l'état progressif, nous ne donnerons pas de chiffres et ne ferons aucune déduction. Ceux qui sont donnés dans l'Appentice G ne sont seulement qu'approximatifs et mentionnés dans le seul but de bien faire comprendre la question.

Le point de vue général de l'étude de la prise d'eau à la hauteur des terres est basé sur la possibilité d'un trafic de 10,000,000 à 20,000,000 de tonneaux. L'investigation, bien qu'incomplète jusqu'à présent, semble indiquer que la prise d'eau aux versants des eaux immédiats des lacs Trout, Turtle et Talon à la hauteur des terres, ne sera pas suffisante pour le montant du trafic supposé. Mais la possibilité de se procurer une prise d'eau additionnelle, provenant des versants d'eau adjacents et de la crue des eaux, est considérée avec une grande chance de donner les conditions favorables désirées.

La quantité d'eau requise pour les fins d'un canal variera nécessairement avec la dimension des écluses qui seront adoptées, le montant du trafic et la grandeur des vaisseaux que l'on impliquera ultérieurement dans ce projet. Cependant, dans le but de faciliter cette étude, la quantité d'eau nécessaire est considérée en six paragraphes différents, savoir :

1. Le remplissage des écluses.
2. La fuite de l'eau par les portes.
3. L'évaporation et l'infiltration.
4. La fuite de l'eau par les déversoirs de trop plein.
5. Le pouvoir d'eau pour mouvoir les portes.
6. Le pouvoir d'eau pour l'éclairage électrique.

Pour suffire à ces conditions et autres fins ci-dessus mentionnées, il n'y a pas de doute que l'on trouvera que plus de 1,000 pieds d'eau par seconde sont requis au sommet.

L'étude de l'écoulement des eaux provenant des versants est plutôt compliquée, vu que les marchands de bois ont construit des barrages sur presque tous les lacs pour en faire des réservoirs, et pour se servir de ces eaux au printemps et en été pour la flottaison des billots. Ces barrages sont ouverts et fermés plusieurs fois durant la saison ; de sorte qu'il faut une surveillance attentive pour trouver la quantité d'eau qui s'écoule d'aucune partie spéciale de ces versants.

C'est pourquoi on a établi un système très complet d'indicateurs de niveau d'eau sur tous les lacs et qu'on enrégistre tous les jours les lectures de ces indicateurs, de même

que l'on prend note des conditions aux barrages. Ainsi, par les différents mesurages des cours d'eau, pris de temps en temps, et par leurs résultats on peut connaître exactement les conditions des eaux.

En même temps, on a fait des observations concernant la quantité de pluie, et quelques expériences relativement au montant de l'évaporation à la hauteur des terres, et ces expériences se continuent actuellement.

Des indicateurs de niveau d'eau ont été placés aussi à plusieurs endroits sur la rivière Ottawa et ses tributaires ; et on a commencé des mesurages systématiques afin de recuillir les informations nécessaires pour découvrir les courbes de la décharge de la rivière. Les niveaux de l'eau sont annotés le long de la route, et les statistiques de la quantité de pluie, de neige et d'évaporation, etc., sont enregistrées.

Des mesurages spéciaux du cours d'eau dans la rivière Ottawa sont faits aux endroits suivants : à ses quatre embranchements en haut de Montréal ; à Besserer's Grove, à douze milles en bas d'Ottawa ; à La Passe près de Coulonge ; à Deux Rivières en bas de Mattawa, où le canal projeté rejoindra l'Ottawa ; et aussi sur la rivière Mattawa.

Comme l'on prend des mesurages en même temps sur les tributaires entre ces différentes sections, il sera facile de déterminer avec une exactitude suffisante la quantité d'eau requise en aucune autre partie de la rivière pour procéder aux travaux de régularisation, etc.

Pour les détails, les méthodes des travaux, les données indiquées sur des tableaux, voir l'Appendice G.

FORAGES D'ESSAI.

Aussitôt qu'il a été possible d'indiquer quelques-uns des endroits où des forages d'essai étaient requis, le long de la route du canal projeté, trois partis furent organisés pour faire ces opérations de forage, un pour chaque district sous le contrôle de M. A. R. Dufresne, un des ingénieurs du département.

Trois machines de Pierce, pour faire des forages d'essai, furent achetées, et le parti n° 1 fut mis à l'ouvrage à Mattawa, au commencement de mai.

Le parti n° 2 fut organisé en juin et mis à l'œuvre dans le district de Montréal.

Le parti n° 3 sera envoyé bientôt pour commencer les forages dans le district d'Ottawa.

Les matières trouvées dans plusieurs cas, là où on a fait des forages jusqu'à présent, consistent en cailloux et graviers entassés en masse solide, recouvrant généralement un sable fin.

Ce dépot de cailloux et de gravier a été entraîné originellement par les glaciers, et il est caractéristique, à une étendue plus ou moins grande, de la formation Archaenne dans le district de Nipissing, mais surtout dans le district d'Ottawa.

Nécessairement, on a éprouvé beaucoup de difficultés à mettre en opération les machines à forer, là où ces cailloux se rencontraient, et dans plusieurs cas il a fallu employer la méthode du puits, afin de passer à travers les couches supérieures des cailloux et graviers. Après que ceci était fait, la machine était installée et fonctionnait d'une manière satisfaisante.

Le forage au moyen de la machine de Pierce, dans les couches profondes, se fait en enfonçant par coups successifs un tube de deux pouces, et en retirant les matières enfermées dans ce tube avec un tuyau de 1 pouce relié à une pompe foulante.

M. Dufresne rapporte qu'il a fallu souvent recourir à la dynamite, et a obtenu beaucoup de succès, en se servant en même temps de l'appareil de Pierce. La dynamite désagrégeait les masses solides, et brisaient les cailloux qui venaient obstruer les trous de forage.

Des échantillons des différentes classes des matières forées ont été gardées convenablement dans des bouteilles étiquetées, afin de les examiner plus tard.

Dans le district de Montréal, la nature du lit de la rivière était telle que le forage s'est fait sans difficulté, et l'ouvrage jusqu'à présent a fait des progrès rapides.

Dans l'appendice H se trouve un rapport détaillé des forages faits jusqu'au 30 juin contenant des remarques sur le caractère des matières trouvées, la force employée et les instructions données aux assistants ingénieurs en charge des opérations de forage, etc.

NIVELLEMENTS DE PRÉCISION.

Cet ouvrage, qui est sous le contrôle direct de M. Chs F. X. Chaloner, une personne très expérimentée dans les opérations de nivellement géodésique, consiste tel qu'on l'a expliqué plus haut dans ce rapport, à transférer le datum niveau moyen de la mer, adopté par les ingénieurs des Etats-Unis, à différents endroits le long de la route du canal proposé ; de sorte que toutes les élévations sur diverses sections peuvent être rapportées ou réduites au même datum.

Ce travail a été commencé en novembre 1904. Le datum américain fut d'abord transféré du pont du chemin de fer du Pacifique Canadien, près de Lachine, à Sainte-Anne, puis il fut fixé, de Sainte-Anne à Côteau-Landing, aux mêmes niveaux que le système du canal de Soulanges, dont les niveaux sont basés aussi sur le datum américain. Alors on a suivi en général les lignes de chemin de fer, établissant ce niveau à des points convenables sur la rivière Ottawa, et à la fin de juin, le parti en charge du nivellement avait poussé ses travaux jusqu'à North Bay. Comme il est très important que cette ligne de nivellements de précision soit close pour être vérifiée en quelque endroit où l'on peut se procurer l'élévation au-dessus du niveau moyen de la mer, tel que déterminé par le bureau d'Arpentage Géodésique et des Côtes des Etats-Unis, on a l'intention de clore cette ligne sur les points de repères de Toronto, et de continuer ensuite jusqu'à Collingwood, sur la baie Georgienne, afin d'obtenir un datum correct pour les niveaux de la rivière des Français.

Pour plus amples détails voir l'appendice I.

CONCLUSION.

Durant l'hiver dernier l'arpentage a été matériellement très retardé par les froids rigoureux et la grande quautité de neige.

Sur les lacs et les rivières, l'eau ayant monté sur la glace avait formé sous la neige une couche de frazil excèdant un pied d'épaisseur, offrant ainsi les pires conditions possibles pour prendre des sondages. Le vent et le froid constants mettaient les hommes dans une position très peu confortable. En outre, les chemins, conduisant des différents camps aux sites des travaux, furent presqu'impassables durant tout l'hiver ; les hommes étaient obligés presque chaque jour de déblayer ces chemins que la neige poussée par le vent emcombrait sans cesse.

Toutes ces causes ont contribué beaucoup à augmenter le coût de l'arpentage, et à retarder le temps propable de son achèvement.

Malgré ces conditions défavorables, les travaux ont progressé d'une manière remarquable, et les différents partis, méritent certainement des éloges pour leurs efforts dans l'intérêt de l'arpentage et pour la somme de travail qu'ils ont déjà donnée. On espère que l'arpentage sera en majeure partie terminé tard dans l'automne, sauf sur deux ou trois sections, plus longues que les autres, et où les difficultés physiques sont telles que les travaux ne pourront être complétés qu'en janvier ou février prochains.

Il est aussi entendu qu'en 1906, tandis que l'on fera les dessins des plans définitifs du projet tel qu'adopté, il sera alors nécessaire d'envoyer à différents endroits un ou deux partis pour compléter les informations, si elles sont requises, concernant le site des constructions, etc.

Je m'attends à ce que le temps nécessaire à tous les ingénieurs et dessinateurs, pour faire les calculs, prendre les quantités, préparer les plans définitifs, etc., sera prolongé au delà d'une année après que les travaux sur le terrain auront été finis.

Dans plusieurs endroits, différentes routes possibles devront être estimées et comparées, et le travail de bureau, en rapport avec les lignes d'essai et les lignes finales, sera considérable.

Des questions demandant la solution de problèmes vastes et compliqués, devront être étudiées avec beaucoup de soin ; car dans la présentation d'un rapport sur un projet aussi important, et pour arriver à en estimer le coût, on ne doit pas se borner aux suppositions, ni rien laisser d'indéfini.

Cet ouvrage, avant qu'on puisse en faire une entreprise nationale, exige une étude approfondie, et le travail de bureau qu'il requiert sera long et fatigant, avant qu'aucun rapport final et complet puisse être donné.

En ce qui regarde l'arpentage sur le terrain, les reconnaissances ont été faites d'une manière systématique par les ingénieurs de district et l'ingénieur en charge, de façon à limiter les travaux en autant que possible.

Durant l'hiver dernier, j'ai examiné personnellement, à différentes occasions, la plus grande partie des districts de Nipissing et de Montréal.

Ces explorations se continuent dans le but de diriger l'arpentage, et aussi pour permettre aux ingénieurs de district de voir toute la route et se familiariser avec ses différents traits caractéristiques.

Comme le présent rapport n'est seulement que progressif, et que les travaux ne sont pas assez avancés pour me former une opinion définitive, je n'essaierai pas de soumettre aucun énoncé sur la praticabilité ni sur le coût probable de l'entreprise en projet. Aucune conclusion que l'on ait pu faire jusqu'à présent, concernant quelques-uns des problèmes en question, peut fort bien être matériellement changée lorsque toutes les informations nécessaires auront été compilées.

Avant de terminer, je désire exprimer mon appréciation sincère aux employés composant le personnel des travaux, pour l'intérêt qu'ils ont apporté à accomplir leur tâche et leur dévouement à faire leurs devoirs. Les hommes sur le terrain avaient un rude travail devant eux ; en prenant le tout en considération, je crois qu'ils ont fait leur possible et ont réussi merveilleusement. Je dois aussi recommander les employés aux quartiers généraux pour leur bonne volonté et leur excellent travail.

Je n'ai aucun doute que les résultats obtenus à la fin de l'entreprise seront très satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. ST. LAURENT

Ingénieur en charge.

APPENDICE B.

TABLE des distances de toutes les voies d'eau.

ROUTE VIA CANAL DE NAVIGATION DE LA BAIE GEORGIENNE.

Via grands lacs et canal de navigation de la baie Georgienne jusqu'à Montréal.	Distance à Montréal.	Montréal à Liverpool via Belle Isle.	Distance totale.
Fort-William à Liverpool	920	3,189	4,109
Duluth "	1,042	3,189	4,231
Milwaukee "	892	3,189	4,081
Chicago "	958	3,189	4,147

ROUTE VIA CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Via Grand Lacs, Canaux Welland et du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal.	Distance à Montréal.	Montréal à Liverpool via Belle Isle.	Distance totale.
Fort-William à Liverpool	1,221	3,189	4,410
Duluth "	1,343	3,189	4,532
Milwaukee "	1,180	3,189	4,369
Chicago "	1,245	3,189	4,434

ROUTE DES ETATS-UNIS.

Via grands Lacs, canal Erié, rivière Hudson et New-York.	Distance à New-York.	New-York à Liverpool.	Distance totale.
Fort-William à Liverpool	1,359	3,571	4,930
Duluth "	1,481	3,571	5,052
Milwaukee "	1,318	3,571	4,889
Chicago "	1,384	3,571	4,955

REMARQUE.—Toutes les distances dans ces tableaux sont données en milles terrestres.

Fort-William à Liverpool via New-York	4,930 milles.
" " " canal de navigation de la baie Georgienne	4,109 "
Différence en faveur de la route par le canal de la baie Georgienne	821 milles.
Fort-William à Liverpool par la route du fleuve Saint-Laurent	4,410 "
" " via route du canal de la baie Georgienne	4,109 "
Différence en faveur de la route du canal de la baie Georgienne	301 milles.
Fort-William à Liverpool via New-York	4,930 "
" " Fleuve Saint-Laurent	4,410 "
Différence en faveur de la route du Saint-Laurent	520 milles.

TABLEAU des distances des routes par eau et par chemin de fer.

ROUTE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN VIA LES GRANDS LACS, RIVIÈRE DES FRANÇAIS ET MONTREAL.

—	Fort William à North-Bay.	North Bay à Montréal.	Montréal à Liverpool via Belle-Isle.	Distance totale.
Fort-William à Liverpool	573	364	3,189	4,126
Duluth "	695	364	3,189	4,248
Milwaukee "	545	364	3,189	4,098
Chicago "	611	364	3,189	4,164

ROUTE DU CHEMIN DE FER CANADA ATLANTIC VIA GRANDS LACS, DEPOT HARBOUR ET MONTREAL.

—	Fort-William à Depot Harbour.	Depot Harbour à Montréal.	Montréal à Liverpool via Belle-Isle.	Distance totale.
Fort-William à Liverpool	511	379	3,189	4,079
Duluth "	632	379	3,189	4,200
Milwaukee "	483	379	3,189	4,051
Chicago "	549	379	3,189	4,117

ROUTE DU GRAND-TRONC VIA GRAND LACS, MIDLAND ET MONTREAL.

—	Fort-William à Midland.	Midland à Montréal.	Montréal à Liverpool via Belle-Isle.	Distance totale.
Fort-William à Liverpool	538	382	3,189	4,109
Duluth "	660	382	3,189	4,231
Milwaukee "	509	382	3,189	4,080
Chicago "	576	382	3,189	4,147

MATTAWA, 30 juin 1905.

M. A. ST. LAURENT, I.C.
Ingénieur en charge de l'arpentage
du Canal de navigation de la Baie Georgienne,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Permettez-moi de soumettre un rapport sur les travaux exécutés jusqu'au 30 juin 1905, concernant l'arpentage du canal de navigation de la Baie Georgienne, dans le district de Nipissing.

En premier lieu, ce district couvrait cette partie des rivières Ottawa et Mattawa, située entre la tête des rapides Des Joachims, à une quarantaine de milles en haut de Pembrooke, et le lac Nipissing, mais plus tard ce dernier lac fut inclus dans le district.

Durant la première semaine d'octobre 1904, l'organisation de l'arpentage fut complétée, et le district originel de Nipissing divisé en trois sections. Les partis furent immédiatement mis à l'ouvrage, après avoir été bien équipés par le département de tous les instruments, livres et papeteries, etc., nécessaires pour déterminer et enregistrer les travaux ; ils furent aussi fournis de tous les accessoires nécessaires, tels que couvertes, équipement pour camper, embarcations, canots, etc.

La section n° 1, embrasse cette partie du pays située entre le lac Nipissing et la tête des rapides Des Joachims ; une distance directe d'environ 53 milles.

La section n° 2, comprend toute la région entre la Chute Talon, avec le voisinage, et les rapides Johnson, à un mille environ en bas de la ville de Mattawa, faisant en tout une distance directe de dix-huit milles.

La section n° 3 est formée de cette partie de la rivière Ottawa, depuis les rapides Johnson jusqu'à la tête des rapides Des Joachims, constituant un total d'une distance directe d'environ cinquante milles.

La section subséquente, qui fut adjointe au district et appelée le parti du lac, ou section O., comprend cette partie du lac Nipissing, située entre North Bay et la crique des Vases, sur la rive nord-est du lac, à travers la Frank Bay ou l'entrée supérieure de la rivière des Français.

Après une étude attentive de tous les plans et profils disponibles des arpentages antérieurs, il fut décidé de faire un levé topographique, jusqu'au plus haut contour possible, de toutes les surfaces qui se trouveraient inondées par suite de l'érection nécessaire de barrages ou d'autres ouvrages de régularisation. En vue de cette décision, on adopta un profil d'une surface d'eau élevée, avec un niveau de sommet comprenant les lacs Trout, Turtle et Talon, le tout jusqu'au niveau du lac Trout, et entre l'extrémité inférieure de ce dernier lac jusqu'au niveau élevé adopté de la nappe d'eau à la tête du rapide Des Joachims. On décida d'adopter, comme limite du contour des surfaces inondées, toutes les crêtes probables qui pourraient se rapporter à un projet final pour contrôler les différents bassins.

Toutes les superficies explorées furent arpentées au moyen de triangulation et de traverses rapprochées exactes, ou des deux ensemble, afin de former un réseau de base sur lequel on pourrait dépendre pour les sondages topographiques et autres informations de détail.

Les lignes de base incorporées dans l'arpentage ci-dessus mentionné à des intervalles n'excédant pas 8 milles d'espace, furent mesurées attentivement avec des galons d'acier munis de peson à ressort et de thermomètres—les galons ayant été éprouvés antérieurement pour les températures et la tension—la ligne fut nivelée, réduite à l'horizontale, et la correction d'erreur du galon fut prise, etc.

L'erreur entre les bases tirées et les bases calculées mesurait, jusqu'à la présente date, moins de 1 dans 2,600.

Le méridien fut établi, par une observation sur l'étoile Polaire, ou quelqu'autre étoile autour du pôle, à l'élongation prise à des intervalles n'excédant pas 8 milles d'espace, et aussi par une ligne de base ou par les puits principaux de la ligne de passage.

L'azimuth vrai fut amené à travers le réseau de base pour clore avec l'ajustement de l'erreur de l'azimuth pris et observé, après la correction pour la convergence des méridiens, etc.

Le circuit principal par traverses rapprochées fut complété à presqu'en dedans de 1 dans 750.

Pour la connexion des stations de triangulation on employa la méthode ordinaire des traverses, en partant d'une station de triangulation avec un azimuth connu jusqu'à une autre station de triangulation visible, et en faisant un détour pour les positions requises, et le circuit fut formé par des stations ou chaînages sur la station voisine principale.

Les fermetures de ces lignes par les latitudes et les départs avec la différence coordonnée des stations principales donnent la vérification requise.

Les stations sur la ligne du rivage servent à réunir la topographie et l'hydrographie, tandis que les visées en travers des rivières servaient à rejoindre l'arpentage plus loin.

La lecture des transits à 30 secondes avec la lecture de l'arc vertical à toutes les minutes a été mise en usage pour la traverse et la triangulation principales.

Des nivellements de vérification ont été faits au commencement de l'arpentage sur les sections du sommet. Sur les sections n°s 1 et 2 des lignes doubles de nivellement ont été parties des élévations supposées des points de repère permanents à chaque bout de chaque section ; et le parti en charge du nivellement de précision, actuellement en route de Montréal à North Bay, déterninera l'élévation véritable de ces niveaux.

Ces deux lignes de ceintures de nivellement ont été vérifiées à près de ·02 V de distance en milles entre les points de repère.

Le niveau employé dans l'ouvrage ci-dessus mentionné était un Gurley "Y" de 24 pouces, avec six fioles, pour cent, levé la mire aux secondes du type semblable à celui employé aux Etats-Unis dans les arpentages des côtes et de géodésie, donnant des lectures aux millièmes. La topographie générale, vu la difficulté physique du pays et les bois touffus, fut prise au moyen de mires à niveau à main et des gallons munis de miroir donnant l'angle, vu d'un sextant emboîté ; sauf dans les cas où il était possible de placer des structures et de faire des coupes en travers rapprochées en se servant du niveau "Y" et du transit.

Dans plusieurs cas où les rives sont très-escarpées sur un long parcours de la rivière, on tire une ligne de contour par des traverses, ou si l'escarpement était prononcé, on en faisait une estimation approximative au moyen de stations sur le rivage.

A cause de la nature du pays, il a été impossible de se servir de stadéa pour la topographie d'élévation, mais on s'en est beaucoup servi dans les traverses sur les rives, et pour faire le tracé général des terrains où aucun obstacle ne pouvait entraver cette méthode.

Dans certaines localités particulières, lorsque c'était nécessaire, on a fait l'arpentage dans des cantons de 2 et 5 pieds.

La majeure partie des sondages a été faite à travers la glace ; on se servit, pour arriver à ces sondages, d'une machine à forer composée d'une tarière réunie par engrenage à une manivelle. Cet appareil était fixé sur un traîneau et pouvait percer un trou de 4 pouces à travers une épaisseur de glace de 36 pouces.

L'étendue des sondages était déterminée par la profondeur que l'on trouvait, en tenant toujours compte de l'élévation du niveau d'eau proposé ; ces sondages étaient faits soit par carrés ou parallélogrames variant de 25 à 500 pieds de chaque côté.

On a eu recours aussi aux sondages à bord d'un bateau et, en se servant d'une barre grattant le fond.

Dans tous les cas des notes ont été prises avec soin sur la nature des matières composant le fonds des rivières où l'on a pris des sondages, indépendamment du parti spécialement organisé pour s'occuper de cette étude. On a aussi marqué les endroits où il a été trouvé des matières pouvant être utiles dans la construction du canal.

Le mesurage de la décharge et l'enregistrement des niveaux d'eau aux points critiques de chaque section ont été faits avec beaucoup de soin, et seront compilés lorsque le temps convenable le permettra. Ces observations ont été prises indépendamment de tout autre travail semblable exécuté par le parti hydraulique.

Un levé de plans de ces travaux d'arpentage a été fait à mesure qu'ils avançaient, non pas d'une manière finale, mais plutôt avec l'idée de démontrer que toute l'étendue des terrains explorés ont été étudiés avec tout le soin nécessaire et pour prouver que les

systèmes de triangulation et de traverses ont été complétés. Ces plans, généralement compilés par le personnel d'arpentage, ont été tracés à une échelle de 400 pieds au pouce et même plus grande dans certains endroits.

Des forages, là où c'était possible, ont été faits par chaque section ; on s'est servi dans ce but d'une barre de fer mise en sautoir et l'on continuera ce travail, sauf dans les localités où les forages sont pratiqués par le parti spécialement préposé à cet ouvrage.

Pour ce qui concerne le parti s'occupant des forages, l'ingénieur en charge dans chaque section a reçu des instructions de préparer des plans indiquant avec soin les endroits et le nombre de forages désirés dans aucune localité particulière ; ces plans servirent à l'ingénieur en charge du parti préposé aux forages, et à ses assistants.

L'objet immédiat de l'arpentage est de réduire les notes et préparer des plans pour qu'il soit possible de tracer sur les cartes le site d'un canal d'aucune dimension jusqu'à une profondeur de 24 pieds et avec un fond de 300 pieds de largeur. Alors on pourra faire des profils et donner une estimation correcte de la quantité et de la nature des matières d'excavation et des bords du canal ; on pourra aussi estimer le genre de fondations requises, le mode d'écluses, barrages, travaux de regularisation, outillages des pouvoirs et autres structures, ainsi que les droits de passage et la superficie des terres inondées. Aux endroits où il y aura une courbe, les cantons ont été suffisamment établis pour couvrir toute augmentation possible dans la largeur prismatique du fond et pour comprendre une courbe de 6°.

Là où l'exploration, par des reconnaissances et un arpentage par traverses, a prouvé la possibilité de deux ou trois routes, des profils comparatifs ont pu être obtenus par le transit et le niveau, et leurs surfaces sectionnelles dans la ligne centrale ont été calculées pour établir des points de comparaison. Ceci a eu pour résultat de chercher différents sites entre deux points donnés, et a permis d'éliminer des routes qui jusqu'alors paraissaient convenables.

Dans la section nº 1, on a complété la triangulation, l'arpentage par traverses rapprochées et les sondages entre le lac Nipissing jusqu'à cette partie, inclusivement, du lac Talon appelée Black Bay, à l'exception de quelques sondages aux Stepping Stones et dans les rapides immédiatement au-dessous ; et à l'exception aussi de quelques sondages dans les rapides de la rivière Mattawa entre les lacs Turtle et Talon.

La topographie a été achevée entre le lac Nipissing et le pied du lac Turtle, ainsi que dans la majeure partie de la rivière Mattawa en bas du lac Turtle.

La topographie qui reste à faire dans cette section, telle que limitée en premier lieu entre le lac Turtle, le lac Pine et le lac Talon exige encore un mois d'ouvrage.

Cinq traverses ont été prises du lac Nipissing au lac Trout, avec les niveaux et on possède une topographie suffisante pour déterminer la meilleure route qui se divise comme suit : deux pour le Chippewa, deux à travers la route d'Ojibawaysippe et une à la Vase.

La route à l'extrémité supérieure d'Ojibawaysippe, réunie à une route passant par le lac Jenning et sortant dans le lac Nipissing à Rocky point, a été trouvée tellement supérieure aux autres que cette ligne a été choisie, et tous les sondages et topographie ont été complétés entre le lac Trout et Rocky Point dans le but d'en faire l'estimation la plus exacte possible.

Trois routes sont actuellement à l'étude depuis le lac Turtle jusqu'au lac Talon ; l'une passe par la rivière Mattawa ; une autre part de Turtle, traverse le lac Pine Black Bay dans le lac Talon ; une troisième commence au lac Turtle, traverse le lac Pine et continue de l'extrémité ouest de ce dernier jusqu'à un bras de la rive sud du lac Talon connu sous le nom de Spottswood Bay. Cette exploration sera complétée dans à peu près un mois. Un arpentage par traverses a été conduit depuis le lac Turtle jusqu'à Kai-Bus-Kong, à travers les lacs Price, Cross et Frog, et les deux bassins au-dessus des rapides inférieurs de Kai-Bus-Kong. Le parti du lac sera placé à cet endroit, lorsqu'il aura terminé l'ouvrage qu'il a actuellement en mains, c'est-à-dire celui de déterminer les contours de 5 et 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute du lac Nipissing entre la ville de North Bay et la rivière des Vases.

Une route avait été suggérée depuis le lac Nipissing jusqu'au lac Nosbousing et en descendant le Kai-Bus-Kong ; mais elle n'est pas praticable pour la raison que le lac

Nosbousing a une élévation de 137 pieds au-dessus du lac Nipissing tandis que le sommet du lac Turtle n'est qu'à une élévation de 22 pieds au-dessus du lac Nipissing. Le parti de la section n° 1 est rendu au lac Talon et doit se réunir au parti du lac pour compléter tous les arpentages en haut de la chute Talon, en sus de leur ouvrage originel. On croit que cet arpentage sera fini dans la dernière semaine du mois d'août.

Ce dernier ouvrage comprendra aussi un arpentage de Kai-Bus-Kong jusqu'en haut du barrage et jusqu'au sud du chemin de fer, dans la partie est du lac Nipissing.

L'ouvrage fini ci-dessus mentionné embrasse environ quarante-quatre milles de traverses rapprochées, en outre de l'arpentage par traverses pour tracer les rives, les îles, etc. ; plus de seize milles linéaires de triangulation directe, variant de un mille et demi à quelques cents pieds de largeur ; environ trente-quatre milles de nivellement direct, y compris les lignes de contour ; vingt-quatre milles de nivellement interrompu, avec trensfert ; et aussi des sondages sur une superficie d'environ 5.25 milles carrés.

Des indicateurs de niveau d'eau ont été établis à North Bay, aux deux extrémités du lac Trout, du lac Turtle et aux deux bouts du lac Talon ; leurs zéros étant mis en rapport avec les points de repère permanents ; on enregistre continuellement la lecture de ces indications, et tous sont raccordés au réseau de niveau de la section.

Un yacht a été fourni à ce parti pour faciliter son ouvrage en hautde la chute Talon.

La section n° 2 a complété la triangulation et les traverses rapprochées entre les rapides Johnson, sur la rivière Ottawa, et le pied du lac Talon, le long de la rivière Mattawa, ainsi que l'arpentage par traverses rapprochées depuis Amable du Fond jusqu'à Eau Claire.

Quatre traverses rapprochées ont aussi été prises pour servir de base à la topographie immédiate de Sand Bay sur le lac Talon, et de cette partie de la rivière Mattawa, directement en bas des chûtes Paresseux. Les sondages ont été complétés depuis les rapides Johnson, sur la rivière Ottawa jusqu'aux chûtes Paresseux sur la rivière Mattawa, à l'exception de deux journées d'ouvrage qu'il reste à faire dans le voisinage de la ville de Mattawa.

Toute la topographie a été achevée entre les deux points, à l'exception de la ligne de Sand Bay et Paresseux ; et tous les contours des surfaces menacées d'inondation ont été suivis jusqu'à l'Amable du Fond et ses alentours.

Des points de repère ont été établis dès le commencement à la tête et au pied de chaque interruption dans le profil naturel, et leur hauteur au-dessus du W. S. a été annotée et les sondages ont été pris en conséquence. Ces points de repères furent ultérieurement inclus dans le réseau de nivellement.

Il y a trois routes possibles entre le niveau du lac Talon et le lac Champlain. Une part de Sand Bay et se rend aux chûtes Paresseux, une autre suit la ligne naturelle de la rivière Mattawa, et la troisième passe par la chûte Talon jusqu'à l'extrémité inférieure du lac Pimisi, de là traverse le lac Johnson, le lac Smith, le lac Crooke, le lac Moore, deux étangs, et rentre dans le lac Champlain à travers un bras fermé placé à son extrémité ouest.

Une reconnaissance minutieuse de cette partie entre Sand Bay et les chûtes Paresseux a demontré qu'on peut y trouver un passage convenable avec une courbe n'excédant pas 2°, et le site est actuellement arpenté avec précision. La topographie de toute la route de la rivière ne sera pas entreprise entre le lac Pimisi et les les chûtes Paresseux, sauf pour déterminer le contour du niveau élevé de l'eau, avant d'avoir fini l'exploration de la première et dernière routes, parce que ces deux routes sont beaucoup plus droites et plus courtes, tandis que la route de la rivière contient deux changements de direction de 90°, chacun dans une courte distance, ce qui pourrait permettre de faire des écluses rapprochées sur cette route.

Plusieurs reconnaissances et arpentages par traverses ont été faits sur la ligne qui commence au lac Pimisi et se continue dans les lacs Johnson et Smith jusqu'au lac Champlain. Ces reconnaissances ont demontré qu'une route pouvait y être construite avec très peu de creusage, le niveau étant maintenu principalement par les bords. On éviterait ainsi le creusage à travers les immenses rochers que l'on rencontre entre Sand Bay et le pied du rapide des Epines, le long du premier tracé. Ceci nécessiterait un détournement de la ligne principale du chemin de fer du Pacifique Canadien, afin de

prévenir deux traverses, ce détournement rendrait la ligne plus droite et avec une pente moins prononcée qu'actuellement.

Cette route sera explorée d'une manière complète.

Le travail terminé, ci-dessus mentionné, comprend 33 milles de traverses rapprochées et 9 milles de triangulation ; plus de 45 milles de nivellement par détours et 11 milles de nivellement direct ; et environ 15 milles linéaires de rivière ou l'on a fait des sondages rapprochés. On ne peut pas donner actuellement même un aperçu de la superficie couverte par la triangulation et les sondages.

Il est probable que ce parti finira dans le cours de décembre, l'ouvrage qui reste à faire sur cette section. La région immédiatement à l'est de l'extrémité inférieure du lac Talon est exceptionnellement montagneuse et couverte d'un bois touffu ; c'est pourquoi on ne peut en faire la topographie que bien lentement.

Sur la section n° 3, la triangulation, les traverses rapprochées, les sondages et la topographie ont été finis à partir de Mattawa jusqu'au près du pied du rapide de Deux Rivières, ainsi que les nivellements de précision entre Mattawa et le Rocher Capitaine.

On a pris avantage le long de cette route de la ligne des niveaux du chemin de fer Pacifique Canadien, et on a fixé des lignes de retraites depuis les points de repère du chemin de fer du Pacifique Canadien jusqu'aux points de répère permanents établis le long de la ligne de la rivière ; les points de repère du Pacifique Canadien seront examinés par le parti de nivellement de précision qui est actuellement en exploration entre Montréal et North Bay.

La reconnaissance des différents courants dans les rapides de Klock, Deux Rivières et Rocher Capitaine a suffi pour démontrer qu'on peut y localiser une route continue et limiter la topographie à cette ligne.

Des indicateurs de niveau d'eau ont été placés le long de toute la section et leurs lectures sont continuellsmement enregistrées. La prise du niveau de l'eau à la décharge a été faite avec soin, à l'époque de l'eau haute, par le parti hydraulique, qui a été assisté par la section n° 3, et aussi à un point situé entre Klock et Deux Rivières.

En somme, l'ouvrage ci-dessus mentionné comprend environ 54 milles de traverses rapprochées, et 54 milles de nivellements directs, ainsi que 70 milles de nivellements de retraite, depuis les points de repère du chemin de fer du Pacifique Canadien jusqu'à l'eau, pour établir le datum des niveaux d'eau pour les sondages, etc. ; une surface comprenant environ 12 milles carrés de triangulation, et de sondages. Un yacht a été fourni à ce parti pour faciliter les travaux ; et l'on s'attend que cette section sera complétée au commencement de décembre.

Dans le mois de décembre 1904, des instrnctions furent données dans ce district pour faire tous les sondages entre la rive nord-est du lac Nipissing, à partir de la ville de North Bay jusqu'à East Bay et Frank Bay, à l'entrée de la rivière des Français. Le but de ces sondages était de rejoindre les travaux d'arpentage exécutés en 1901 sous la direction de feu M. J. W. Fraser. C'est pourquoi un parti séparé fut organisé pour cette exploration ; quatre maisons, de 8 pieds par 20 pieds, furent construites et placées sur des patins pour les mouvoir plus facilement.

Une ligne de base de sept milles de longueur a été tirée d'un point permanent sur la rive ouest de North Bay jusqu'à un autre point permanent en bas de la rivière des Vases, près de East Bay ; et uu arpentage de traverse sur le rivage a été conduit de façon à rejoindre les points permanents de la seetion n° 1. On se propose aussi de se servir de cette ligne pour faire la triangulation du lac avant d'étudier les élévations du contour de ses rives. L'ouvrage a été commencé dans la première semaine de janvier et les sondages ont été complétés avant que l'état de la glaee devint dangereux pour ce genre de travaux.

Deux routes ont été explorées ; la première sur le côté nord et la deuxième sur le côté sud des îles Manitou. Chacune de ces rangées de sondages varie entre 4,000 et 5,000 pieds de largeur. Le fond du lac baisse très-graduellement du rivage de North Bay, et il a fallu dans ces environs faire des sondages très-rapprochés.

Une fois l'eau profonde établie, on l'a suivie jusqu'à l'embouchure de la rivière des Français, à l'exception de quelques sondages en eau peu profonde, qui ont été pris avec beaucoup de soin.

Après avoir terminé cet ouvrage, ce parti fut envoyé pour établir les contours de 5 et 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute du lac Nipissing, depuis l'ouest de la ville de North Bay jusqu'à la rivière des Vases. Cet ouvrage est à se faire actuellement.

Lorsqu'il sera complété, le parti sera placé, tel que ci-dessus mentionné, pour faire l'inspection de la route entre Kai-Bus-King et le lac Turtle, sur la section n° 1.

Des indicateurs de niveau d'eau ont été fixés à North Bay, à travers le lac et à Frank's Bay, et le parti du lac référera à ces indicateurs pour les sondages. Le transfert du niveau de l'eau entre ces indicateurs a établi l'élévation des points de repère de Frank's Bay au datum adopté dans la section n° 1.

Cette section a complété environ trente-six milles de superficie de sondages, quarante-deux milles de traverses, et jusqu'à cette date, près de douze milles de contour ont été achevés.

Afin de permettre au parti, chargé de faire des nivellements de précision, d'amener une ligne, depuis les points de repére établis à Rouse's Point et Coteau Landing jusqu'à North Bay le long du chemin de fer du Pacifique Canadien, au datum du niveau moyen de la mer, à Governor's Island, New-York (auquel niveau sont rapportés tous les plans hydrographiques des cartes marines des grands lacs), des indicateurs de niveau d'eau automatiques ont été placés à Toronto, Collingwood et au pied de la rivière des Français, et les zéros de ces indicateurs ont été reliés à des points de repère permanents dans leur voisinage immédiat.

L'élévation des zéros de ces indicateurs, après qu'ils auront été établis au moyen du niveau d'eau transférés par des indicateurs semblables aux Etats-Unis, servira à vérifier les ouvrages exécutés actuellement par le parti en charge du nivellement de précision. Pour arriver à ce résultat, il faudra, cependant, tirer une ligne de niveaux en descendant la rivière des Français, faire le transfert du niveau d'eau depuis la rivière des Français jusqu'à Collingwood, et pousser une ligne de nivellement de précision de Collingwood jusqu'au point de repère du département, à Toronto.

Les dépenses pour l'entretien des partis compris dans le district de Nipissing, à l'exclusion de l'équipement originel, des premières provisions et des instruments, etc., fournis par le département, se sont montées à $57,342, y compris la dépense du bureau de l'ingénieur de district.

Ce montant couvre les articles de nourriture, l'équipement général du camp, les instruments, les meubles, le combustible, l'éclairage, le loyer, les salaires, les dépenses de voyage, les chevaux et autres divers.

A cette époque des travaux et vu l'état incomplet des plans de détail, il est impossible d'évaluer le coût de l'arpentage par mille carré.

Cependant, pour ceux qui connaissent les localités en question, soit par observation, ou par l'étude des cartes qui existent, le coût de l'arpentage complet par mille linéaire peut se monter à environ $630 ; toutefois, il faudra se rappeler que ceci embrasse une distance variant de 300 pieds à plusieurs mille pieds sur chaque côté de la ligne centrale de la route.

Après une étude attentive, l'on a trouvé que l'entretien des partis d'exploration dans le Nipissing, pouvait coûter en moyenne $14 par mois pour chaque homme.

La valeur de l'ouvrage exécuté, ou les individus composant les différents personnels ne doivent pas être jugés d'après l'estimation ci-dessus mentionnée de la distance et de la superficie couverte par les diverses sections, car les conditions physiques de la région parcourue n'ont pas été les mêmes dans tous les cas.

Durant le progrès des travaux, des inspections ont été faites régulièrement et on a trouvé que l'ouvrage était poussé avec vigueur et intérêt.

Il me fait grand plaisir de pouvoir constater ici que je dois beaucoup de remerciements ingénieurs de section et à leurs personnels immédiats, pour la patience, l'énergie et la coopération cordiale dont ils ont fait preuve pour assurer à l'arpentage le succès désiré.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

(Signé) S. J CHAPLEAU, M. Soc. Am. I. C.

Ingénieur du District de Nipissing.

P. S.—Les plans de diagramme de chaque section sont ci-annexés.

(Signé) S. J. CHAPLEAU.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.
BUREAU DU CANAL DE NAVIGATION DE LA BAIE GEORGIENNE.

OTTAWA, 29 juillet 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant de l'arpentage des sections 4, 5, 6, formant le district d'Ottawa du canal de navigation de la Baie Georgienne, Ce rapport contient un état des travaux depuis leur commencement le 27 septembre jusqu'au 30 juin dernier.

La section 4 s'étend d'un point à deux milles environ en haut de la tête du Portage, aux rapides des Joachims, sur la rivière Ottawa en gagnant vers l'est jusqu'à Fort Coulonge, y compris les chenaux nord et sud de l'Ile aux Allumettes ; elle forme 86 milles de chenal de rivière.

De ce montant, 44 milles ont été arpentés en 11 circuits par triangulation et par traverses de rivage, et sur lesquels des opérations de nivellements et de sondages ont été faites, chaque circuit se complètant et se vérifiant par lui-même. Dans 5 de ces circuits il n'y a pas eu de triangulation, de faite et il reste quelqu'ouvrage à faire aux rapides Des Joachims sur le premier circuit, où les travaux ont été discontinués pour profiter de la saison d'hiver pour faire l'ouvrage sur la glace.

Le premier de ces circuits couvre l'extrémité ouest de la section jusqu'au pied des rapides Des Joachims, y compris la vallée de la rivière et la vallée du lac McConnell, que l'on suppose avoir été autrefois l'ancien lit de la rivière ; ce dernier a une longueur d'environ 4½ milles, dont le lac occupe 2 milles d'eau profonde sur une largeur moyenne de 1,000 pieds. La vallée, à partir de l'extrémité supérieure du lac à l'ouest jusqu'à la rivière, a une longueur de 5,200 pieds, 5 pieds au-dessus de la rivière ; le lac est à 14 pieds en bas de la rivière à la tête, et il y a quinze pieds de chute de ce lac sur 3,000 pieds jusqu'à la baie de Colton sur la rivière aux pieds des rapides. Le rapport de M. Shanley mentionne cette vallée comme étant une route possible pour un canal, le site offrant des conditions et des courbes favorables ; mais les excavations se monteraient à environ 700,000 verges cubes par 100 pieds de largeur, et il faudrait deux écluses, une en haut du lac et l'autre en bas ; les forages qui se font actuellement à cet endroit démontreront la quantité de roc qu'on aura à creuser.

Il n'y a pas de doute que le tracé par la rivière exigerait moins d'excavation, mais la courbe est mauvaise vu les deux détours brusques de la rivière.

Depuis les rapides en descendant, sur une distance de 28 milles, il y a un parcours magnifique de la rivière, communément appelé Deep River, avec un bon chenal d'au delà 40 pieds de profondeur et ayant une course directe, à l'exception du dernier circuit où la rivière tourne brusquement vers le sud. Dans les deux circuits suivants, la rivière s'élargit pour former ce que l'on nomme le lac Upper Allumette, qui contient plusieurs bancs de sable et au delà de 200 îles, avec un chenal tortueux jusqu'aux retrécissements plus bas. L'arpentage est rendu actuellement à cet endroit, environ à cinq milles en haut de Pembroke sur le chenal sud ou chenal du lac aux Allnmettes.

L'île aux Allumettes, divisant la rivière en deux chenaux, a 14 milles de longueur et une largeur moyenne de cinq milles—le chenal nord ou du Calumet est dix milles moins long, et plus étroit par places, et sa décharge est d'un quart moins considérable que le chenal sud ou du lac des Allumettes.

La quantité d'ouvrage fini sur cette section jusqu'au 30 juin, se résume de la manière suivante :—

28 milles de rivière par triangulation avec 137 stations.
117 milles de transit et de chaînage avec des traverses sur la rive.
101 milles d'opérations de nivellement.
65 milles de contours.
20 milles de Stadia.
62 îles arpentées.
32,637 sondages pris et enregistrés.
32 milles de rivière rapportés sur les plans d'après les carnets d'annotations.
6 observations astronomiques de prises.
8 indicateurs de niveau d'eau placés avec annotations journalières.

Il reste 42 milles de rivière à arpenter sur cette section, y compris les deux côtés de l'île aux Allumettes, et l'ingénieur de section estime qu'il faudra six mois pour achever cet ouvrage, dont un mois pour les rapides Des Joachims.

La section 5 s'étend du vieux Fort Coulonge et se continue le long du chenal nord ou du Calumet, vers l'est, jusqu'à un point sur le lac des Chats, à deux milles environ en haut des rapides des Chats, faisant une distance totale d'environ 56 milles.

Un arpentage par triangulation et par traverses de rive a été fait en descendant le courant jusqu'aux Sables à 5 milles en deçà de Portage du Fort; on a fait aussi des opérations de nivellements et complété des sondages depuis LaPasse jusqu'à la chute Mountain.

Depuis Portage du Fort jusqu'au pied des rapides des Chenaux, y compris les différents chenaux à ce dernier endroit, on a fait, sur la glace, des arpentages au transit et du chaînage par traverses ainsi que du nivellement et des sondages; à partir des rapides des chenaux jusqu'à l'extrémité est de la section, en haut des rapides des Chats, on a fait de l'arpentage avec le transit et par traverses avec chaînage en descendant sur la rive d'Ontario. Les stations de triangulation sur les deux rives ont été mises en connection avec ces traverses depuis le Portage jusqu'à l'extrémité est de la section, mais il reste à prendre les mesurages angulaires.

A partir de Fort Coulonge, en haut de l'embouchure de la rivière Coulonge, jusqu'à Lapasse, près de la tête de l'île du Calumet, une distance d'environ cinq milles, la rivière ou lac Coulonge se divise en plusieurs chenaux par environ dix-huit îles. Cette partie est actuellement arpentée.

Depuis la tête de l'île du Calumet jusqu'aux chûtes du Calumet, sur le chenal nord ou du Calumet, une distance d'environ dix-sept milles, la rivière est navigable avec une largeur moyenne de 600 pieds et un chenal de sept à vingt-cinq pieds de profondeur; les endroits peu profonds ont un lit de terre molle et de sable, et peuvent être facilement dragués.

Le chenal de Rocher Fendu, ou chenal sud de l'île du Calumet, est navigable, depuis la tête de l'île, sur une distance d'environ quatre milles; sur les huit milles qui suivent, la rivière se précipite, pour la moitié de cette distance, en chûtes, rapides, et il y a un grand nombre d'îles. Alors, jusqu'à l'extrémité inférieure de l'île, se trouve le lac du Rocher Fendu ayant quatre milles de longueur, un demi-mille de largeur et vingt-cinq pieds de profondeur. La longueur totale de ce chenal est de seize milles, ou six milles plus courte que celle du chenal nord ou du Calumet.

Sur le chenal du Calumet, à quatre milles de la tête, la rivière fait un détour brusque autour d'un point de l'île, où une baie marécageuse appelée Grand Marais s'étend environ un mille dans la direction du village de Coulonge, situé sur une langue de terre entre les rivières Coulonge et Ottawa. A partir de Grand Marais, un canal peut être creusé à travers un terrain bas, au nord du village, jusqu'à la rivière Ottawa entre le vieux Fort Coulonge et l'embouchure de la rivière Coulonge, sur une distance d'environ trois milles, faisant une route directe d'environ quatre milles de longueur; tandis que par la rivière il y a environ neuf milles de route tortueuse. Durant l'hiver dernier, on a fait l'arpentage de cette route, depuis Grand Marais jusqu'au village Coulonge; cet arpentage est actuellement rendu près du vieux Fort, et on y fera bientôt des forages d'essai, mais il n'est pas probable qu'on y rencontre du roc.

Aux chûtes du Calumet, des travaux d'arpentage ont été exécutés dans le chenal de la glissoire où passe le bois, et dans un ravin ou goulet sur l'île du Calumet, pour une distance d'environ un mille plus bas que les chutes; ce dernier site est favorable quant à la direction et à la courbe, mais il faudrait creuser environ 900,000 verges cubes par 100 pieds de largeur, et presque tout dans le roc.

Depuis la tête des chûtes du Calumet jusqu'à Portage du Fort la rivière tombe 100 pieds dans onze milles, distribués comme suit: chûtes et rapides du Calumet, 60 pieds; rapides Létargie, 6 pieds; chûte Mountain, 14 pieds; rapide des Sables, 4 pieds. Dans cette partie de la rivière, de la tête des chûtes du Calumet jusqu'au pied de l'île du Calumet, il y a 18 îles; en bas de là jusqu'à Portage du Fort, la pente est de 16 pieds dans quatre milles et demie, avec plus de quatre-vingts îles, dont les plus larges dépassent 100 âcres d'étendue.

C'est. sans aucun doute, la partie la plus difficile de la rivière Ottawa, et les opinions étaient partagées autrefois sur le choix d'une route: M. W. Shanly en 1857, avait choisi le chenal du Calumet comme le meilleur passage, et M. T. C. Clarke, en 1860 était en faveur du chenal du Rocher Fendu.

Comme les instructions ne mentionnent pas d'arpentage de ce dernier chenal, il n'y a pas eu d'ouvrage de fait, mais il se pourrait qu'il soit la meilleure route pour une navigation à 22 pieds de profondeur, à cause de l'étroitesse du chenal par le Calumet, et du dragage continuel qu'il faudra y faire à cause des dépôts de sable charroyés chaque année, aux crues du printemps, par les eaux qui descendent de l'extrémité supérieure et nord de l'île du Calumet.

A partir du Portage du Fort jusqu'aux rapides des Chenaux il y a un parcours navigable de six milles dans plus de 25 pieds de profondeur, avec une couple de bancs de sable où il y a 9 pieds de profondeur. La pente des rapides aux Chenaux est moins d'un pied à l'eau basse, et les steamers y passent sans difficulté, mais à l'eau haute la pente est de trois à quatre pieds, le plus gros volume d'eau étant retenu par le récif et un groupe d'île. En élargissant les chenaux entre les îles au moyen d'un barrage aux Chats, cet obstacle pourrait être surmonté.

En bas des rapides des Chenaux, la rivière s'élargit dans le lac des Chats, proprement dit, sur une longueur de dix-huit milles et un a deux milles de largeur, avec un chenal profond et large ; les sondages de ce lac restent encore à être faits.

Le montant d'ouvrage exécuté sur cette section, jusqu'au 39 juin, est comme suit :

Vingt deux milles de triangulation de rivière avec 180 stations.

Soixante-dix-sept milles de transit et de chaînage par traverses.

Soixante-huit milles de nivellements pris.

Vingt-cinq milles de contours mesurés.

Vingt-trois mille neuf cent-soixante six sondages pris et enregistrés.

Vingt-un milles de rivière rapportés sur les plans d'après les annotations sur les carnets.

Quatre observations astronomiques prises.

Cinq indicateurs de niveau d'eau placés, avec les lectures annotées chaque jour.

Comme les chevaux et l'équipement furent vendus sur les autres sections, j'ai déduit de cette section le montant qui aurait été réalisé par une vente semblable.

Sur cette section il reste à arpenter cinq milles de rivière entre Napanee et Fort Coulonge, avec traverses, nivellements, contours et sondages, y compris un groupe d'environ treize îles ; puis l'arpentage de la rivière, à partir de la chûte Mountain jusqu'à Portage du Fort : environ six milles, avec traverses, nivellements, contours et sondages, y compris environ quatre-vingts îles ; aussi une traverse de Portage du Fort jusqu'aux Chenaux ; dans cette partie, des sondages et des nivellements ont déjà été pris ; de plus une traverse sur la rive de Québec à partir des Chenaux jusqu'à l'extrémité est de la section près des Chats, et le sondage du chenal de la rivière sur le même parcours.

Ces travaux devront être terminés en six mois. Si l'arpentage du chenal de Rocher Fendu doit être fait, il faudra trois mois de plus.

La section 6 s'étend depuis deux milles environ en haut de la tête des Chats, en gagnant vers l'est jusqu'à l'embouchure de la rivière Gatineau formant une distance de quarante-deux milles.

Les rapides et les chutes des Chats, avec une descente de cinquante pieds dans quatre milles et plus de 300 îles, rendent cette partie l'une des plus difficiles de la rivière. L'arpentage de cet endroit s'achève actuellement et trois routes seront localisées, une sur chaque côté de la rivière et une autre dans le chenal principal.

En bas des Chats s'étend le lac Deschênes sur un parcours de trente milles, avec une largeur moyenne d'un mille et demie et un chenal de 19 à 25 pieds de profondeur. Depuis le lac Deschênes, il y a cinq milles de distance jusqu'au pied des chutes Chaudière, avec une descente de 60 pieds divisés comme suit : les rapides Deschênes, 9 pieds ; les rapides Remix, 3 pieds ; les rapides Chaudière, 8 pieds ; et les chutes Chaudière, 40 pieds.

Parmi les diverses routes en projet, celle qui passe le long de la province d'Ontario et dans le chenal de la glissoire au bois carré, parait la plus convenable, mais au prin-

temps dernier on a fait l'arpentage d'un site tout à fait nouveau, en arrière de la cité de Hull, à partir de la tête du rapide Remix jusqu'à la décharge de la crique Brewery, près de l'embouchure de la Gatineau ; la distance est d'environ trois milles et exigerait des excavations de deux millions de verges cubes par 100 pieds de largeur ; le niveau du lac Deschênes pourrait être amené par cette route à une longueur additionnelle de deux milles, en faisant des excavations d'un quart de million de verges par 100 pieds de largeur. Bien que les excavations dans cette nouvelle route seraient coûteuses, elle a l'avantage de la distance et des courbes, et éviterait toute intervention avec les pouvoirs d'eau existant actuellement dont quelques-uns ont été améliorés au coût de dépenses considérables.

L'arpentage de cette section fut commencé aux Chats et continué, en descendant jusqu'à l'extrémité est de la section, par triangulation et traverses complètes sur les rives du côté de Québec et Ontario, sur une distance de douze milles à l'extrémité ouest et sept milles à l'extrémité est ; des niveaux ont été pris sur toute cette longueur, ainsi que des sondages, à partir des Chats jusqu'à un mille et demie en bas du lac Deschênes et depuis le pont Alexandra jusqu'à la Gatineau.

La quantité d'ouvrage fait sur cette section, jusqu'au 30 juin, est comme suit :—

41 milles de triangulation de rivière.
1,649 angles de pris.
101 milles de transit et de traverses avec chaînage.
103 milles de nivellements.
17 milles de contours.
105 îles, aux Chats, par Stadia.
38–5 milles de sondages sur la rivière.
48,092 sondages pris et enregistrés.
41 milles de rivière rapportés sur les plans d'après les carnets d'annotation.
Le plan et le profil de la route depuis Remix jusqu'à la décharge de la crique Brewery.
2 observations astronomiques prises.
9 indicateurs de niveaux d'eau, placés et les lectures enregistrées tous les jours.

Il reste à compléter sur cette section environ la moitié de l'arpentage des Chats ; les deux milles inférieurs du lac des Chats, depuis l'extrémité ouest de la section jusqu'à la tête des rapides ; 24 milles de traverses sur la rive du lac Deschênes, du côté d'Ontario ; les contours de tout le rivage ; et aussi les sondages depuis Remix jusqu'au pont Alexandra, et pour deux milles sur le lac des Chats.

Ces derniers travaux seront terminés dans environ quatre mois, d'après l'estimation de l'ingénieur en charge de la section.

Durant l'hiver dernier, les froids rigoureux et la grande quantité de neige ont matériellement retardé les travaux.

Le dégel survenu de bonne heure dans mars, cette année, et la température froide du mois d'avril ont eu pour résultat de diminuer extraordinairement la crue des eaux du printemps.

Dans les années précédentes, la rivière Ottawa était sujette à deux inondations distinctes à chaque printemps, l'inondation locale et l'inondation par la descente des eaux du nord. A certaines années les deux crues ont eu lieu en même temps, et à quelques endroits la rivière a dépassé ses limites ordinaires ; l'exemple le plus remarquable de ces inondations extraordinaires est arrivé en 1876. Généralement, l'eau devient extrêmement basse dans la rivière pendant l'automne de ces années d'inondation considérable. Durant les années dernières, la crue des eaux du nord n'a pas été aussi forte, et même elle s'est fait peu sentir ; ceci est dû sans doute aux déboisements des forêts plus avancés dans les régions du nord, et à la construction de barrages pour garder en réserve les eaux d'en haut.

D'après les mesurages de M. Alex McDougall, ingénieur hydraulique dans la présente exploration, la décharge du Chenal du Calumet, au 12 mai, était de 2,673 pieds cubes par seconde, celle de la rivière principale, à Lapasse, était, au 15 mai, de 60,600 pieds cubes par seconde, et de 43,957 pieds cubes par seconde,au même endroit le 28 juin.

Depuis l'extrémité est de ce district en montant, la surface de drainage de la rivière Ottawa est approximativement, y compris la Gatineau, de 47,000 milles carrés, divisés comme suit :—

COTE DE QUÉBEC.	Milles carrés.	COTÉ D'ONTARIO.	Milles carrés.
Gatineau	9,600	Rideau, Mississipi, Madawaska, Bonnechère, Indian, Petewawa, Chalk	11,000
Quio, Black, Coulonge, Schwyan	4,700	En haut Des Joachims jusqu'à Mattawa inclusivement	1,300
Dumoine	1,700	En haut de Mattawa jusqu'à la hauteur des terres et la ligne interprovinciale	6,000
Magnasippi, Antoine, Snake, Beauchêne	800	Total	18,300
Keepawa	2,200		
Le haut de l'Ottawa au nord de Keepawa, jusqu'à la hauteur des terres, et à l'ouest de la ligne interprovinciale	9,700		
Total	28,700		

Côté de Québec	28,700	milles carrés
Côté d'Ontario	18,300	" "
Grand total	47,000	" "

Ce tableau démontre une surface de drainage plus considérable du côté de Québec, où la précipitation des eaux est aussi plus grande en proportion.

Le temps convenable, pour mesurer la décharge minima pour la navigation, serait vers la fin de septembre.

Ce dernier mesurage, il y a quelques années, s'est monté à 25,000 pieds cubes par seconde, à un point vers le milieu de ce district ; et après avoir alloué la quantité d'eau nécessaire aux écluses et trop-plein aux barrages, on peut estimer à 300,000 cheveaux-vapeur la force que l'on pourrait avoir dans ce district.

Respectueusement soumis,
J'ai l'honneur d'être, monsieur,
(Signé) E. J. RAINBOTH,
Ingénieur de district.

M. A. St. Laurent, I.C.
Ingénieur en charge,
Arpentage du canal de navigation
de la Baie Georgienne,
Ottawa, Ont.

12 juillet 1905.

M. A. St-Laurent, I.C.,
Ingénieur en charge,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur le progrès des terrains dans le district de Montréal, de la manière suivante :—

Section n° 7

Cette section s'étend de la rivière Gatineau en descendant. Elle est pratiquement toute au même niveau au-dessus de la mer, sur une distance de cinquante-six milles jusqu'à Grenville ; et son élévation pourrait être maintenue à une élévetion de 135 au-dessus de la mer sans grand dommage.

Entre Rockliffe et la Pointe de la Gatineau, la rivière n'a seulement que 800 pieds de largeur, mais sa profondeur excède 60 pieds. La rivière Gatineau se décharge justement en haut de ce retrécissement, et le courant rapide provenant des chûtes Chaudière, qui sont à deux milles et demie au-dessus, se réunissant à cette décharge, a déjà porté la surface de l'Ottawa à une élevation de 152. L'élévation la plus basse enrégistrée a été de 128. Si la rivière était drainée jusqu'au niveau du pont pour des fins de navigation, il y aurait encore une succession de lacs assez longs. Pour la glus grande partie, les travaux à faire consisteront à draguer des chenaux seulement de 2 à 10 pieds de profondeur, entre ces lacs submergés.

L'arpentage sur cette section est actuellement rendu à l'Orignal, une cinquantaine de milles en bas d'Ottawa.

Le rapport de M. Perrault, en date du 5 juillet, peut se résumer comme suit :

L'arpentage par traverse le long de la rive nord s'étend du pont de la Gatineau en descendant jusqu'à Calumet, une distance de cinquante-quatre milles. Des lignes de base secondaires ont été tirées sur la rive sud de 0 mille au 2me mille et aussi entre les 50me et 54me milles. La balance sur la rive sud a été établie par triangulation.

Des opérations de nivellement ont été faites en descendant la rive nord jusqu'à Calumet et vérifiées avec la ligne de Chaloner aux sources de Calédonia. Des contours ont été pris sur tout le long des rives et des indicateurs de niveaux d'eau furent placés, au printemps dernier, à différents quais, et leurs lectures ont été enrégistrées.

Des sondages à tous les 100 pieds sur des lignes espacées de 250 pieds, dans le sens de la longueur de la rivière, ont été pris à travers la glace, pour une distance de quarante-six milles en descendant, à partir de la Pointe Gatineau, durant l'hiver ; après la disparition des glaces et à l'eau haute cet ouvrage fut repris le 13 juin et a été continué après jusqu'au 52me mille. En somme 25,000 sondages ont été faits.

Le travail de bureau a consisté dans la réduction des notes prises sur le terrain et à rapporter sur les plans. Les plans contiendront environ 26 milles de rivière sur chaque feuille.

Cette section n° 7 se continue de Grenville à Carillon, mais jusqu'à présent il n'y a pas eu d'arpentage de fait. De Grenville à Greece Point, une distance de près de six milles, il y a un rapide continu appelé le Long Sault. De Grenville à Carillon, distance de six milles, il y a un niveau de formé par le barrage de Carillon qui a noyé ce rapide de la Chute à Blondeau. Ce niveau peut probablement être maintenu à une élévation de 105 au-dessus de la mer.

Pour compléter la section n° 7, il reste à faire cinq milles de sondage en haut de Grenville, et cinq milles de plus entre Greece Point et Carillon, en outre de 6 milles dans le rapide du Long Sault où on devra examiner la profondeur. Des sondages dans ce rapide ne peuvent pas être pris régulièrement par des profils en travers, mais l'on s'attend à pouvoir en prendre la profondeur générale d'une manière exacte. Il restera alors un total de 16 milles de rivière à arpenter et sonder.

Section n° 8.

Cette section s'étend de Carillon en descendant jusqu'au pied du lac des Deux Montagnes, qui se divise en quatre chenaux, dont deux passent en arrière de Montréal, et deux par Vaudreuil et par les rapides de Ste-Anne dans le lac St-Louis.

Le rapport de M. McNaughten en date du 29 juin se résume comme suit :—

La section 8 de Carillon à Ste-Anne, a vingt-six milles de longueur, mais une route alternative au nord de l'Ile Bizard lui donne une distance additionnelle de dix milles. Les rives nord et sud de la rivière ont été arpentées jusqu'au 12 décembre, alors que tous les travaux ont été concentrés à faire des sondages à travers la glace jusqu'au 18 mars ; à cette époque l'ouvrage en était rendu à Ste-Anne.

De Carillon à la baie de Rigaud, une distance de cinq milles, la rivière a une largeur d'un demi-mille, et des sondages y ont été faits d'une rive à l'autre. Au nord de l'île de Jones jusqu'à Ste-Anne, on a fait des sondages sur une largeur de 1,500 pieds, et une autre ligne de la même largeur fut examinée au sud de l'île de Jones. En tout, 32,280 sondages ont été pris en 75 jours, une moyenne de 430 par jour.

En avril et en mai, l'arpentage des rives fut repris et complété jusqu'à Ste. Anne. Les îles nombreuses entre Vaudreuil et Ste. Anne furent arpentées par triangulation ; en tout soixante-cinq milles furent arpentés, trente-sept milles sur la rive sud jusqu'à Ste. Anne et vingt-huit milles sur le côté nord jusqu'à Oka.

Des points de repère ont été établis sur les deux rives, et les niveaux vérifiés. Les niveaux de l'eau haute (80.5) ont été pris sur les deux rives et de lectures des indicateurs de niveau d'eau ont été enregistrées simultanément le 8 juin : indiquant à Carillon 73.-95 ; Hudson 73.65 ; Ste. Anne 73.50, démontrant une chûte de 0.45 sur la surface de la rivière, pour une distance de vingt-six milles.

Si la surface de l'eau de Carillon à Ste. Anne était maintenue à une élévation de 75, il n'y aurait pas besoin de faire aucun barrage, attendu qu'à une élévation de 81, Vaudreuil, Oka et les autres places seraient inondés.

A Hudson et Oka on a trouvé du sable et l'on en a tiré du lit de la rivière et près de St. Joseph du Lac. Les rives du lac des Deux Montagnes sont bordées de cailloux et protégées par ceux-ci contre les vagues durant les tempêtes fréquentes à cet endroit.

L'ouvrage de bureau a consisté dans la réduction des notes et un grand plan est déjà bien avancé ; en effet les sondages et les nivellements depuis Carillon à la Pointe aux Anglais 7, sont complétés.

Il reste à faire, dons la section 8, dix milles de sondages de Oka en gagnant vers Saint-Eustache, et environ vingt milles d'arpentage par traverses sur les rives. La rivière du Nord sera explorée jusqu'à la ville de Saint-André, où il y a un pouvoir d'eau mis en opération.

Si l'on prend en considération que la surface de l'eau, de Carillon à Sainte-Anne, peut être maintenue à une élévation de 75, la question principale, au point de vue du génie civil, est la régularisation de ce niveau au moyen de barrages et écluses à Sainte-Anne, à Vaudreuil et à la tête des chenaux en arrière de l'île de Montréal.

SECTION N° 9.

Cette section embrasse les arpentages le long du côté sud de l'île de Montréal ou du lac Saint-Louis, et aussi le long du côté nord ou Back River. Sur le côté sud, il y a quinze milles jusqu'à Lachine, et de là dix milles jusqu'au pont Victoria, à Montréal.

L'arpentage de Back River s'étendra de Saint-Anne jusqu'à l'Ile Bizard et en descendant jusqu'au Bout de l'Ile. Tout le côté du Saint-Laurent a été arpenté jusqu'à Montréal, y compris une traverse et des profils en travers le long du canal Lachine. Le rapport de M. Voligny, en date du 19 juin, peut se résumer comme suit :—

Le lac Saint-Louis, la rive nord de l'Ile Perrot et les îles depuis Saint-Anne jusqu'à Lachine ont été arpentés par traverses, et les nivellements et les contours en ont été pris. Une lisière de 2.000 pieds de large a été sondée, depuis Sainte Anne jusqu'à Dorval, par lignes de 100 pieds sur le long du courant et à 50 pieds d'iutervalle en travers.

On a fait des traverses, puis des nivellements et des contours sur la rive nord du Saint-Laurent, depuis Lachine jusqu'au pont Victoria, y compris l'île des Sœurs et l'île au Héron, à Verdun. Des sondages ont été pris, depuis Verdun jusqu'au pont Victoria, sur 200 pieds le long du courant et à 100 pieds d'intervalle, sur toute la moitié nord du fleuve.

Le canal Lachine a été arpenté par traverses et on a pris des profils en travers à tous les 400 pieds, depuis Lachine jusqu'à Saint-Paul, et de là en descendant jusqu'au fleuve Saint-Laurent à Verdun.

La rive du lac des Deux Montagnes a été arpentée par traverses et par contours depuis Sainte Anne jusqu'à l'île Bizard, et de là en descendant la rivière des Prairies jusqu'à Cartierville. Des sondages ont été pris depuis la tête de l'Ile Bizard sur une longueur dc dîx milles en descendant la rivière des Prairies.

Pendant l'hiver, 28,595 sondages ont été pris et environ 7,000 de plus depuis le printemps, formant un total d'au delà 35,000. Les lignes tirées par traverses se montent en tout à 130 milles sur cette section, et on a fait environ 46 milles de nivelle-

ments. Un système de triangulation a été fait de façon à faire converger tout l'ouvrage sur le lac Saint-Louis.

Le système des travaux a été arrangé de façon à faire l'arpentage par environ cinq milles de rivière, avec un camp et un parti établi pour les traverses sur chaque rive, tandis qu'en même temps des nivellements sont pris le long de la rivière et des points de repère fixés, au moyen desquels les contours sont faits. Des indicateurs de niveau d'eau sont établis et après que les circuits seront fermés et rapportés sur des plans, des lignes seront fixées pour faire les sondages.

Toute route sur la rive sud sera obligée de traverser les lignes de chemins de fer du Pacifique Canadien et du Grand Tronc de Sainte-Anne et aux ponts de Caughnawaga et Victoria, lesquels ponts servent à un trafic considérable.

Une autre méthode de passer de Lachine à Montréal serait au moyen de barrage et d'écluses dans les rapides de Lachine à l'île au Héron.

Ce serait une entreprise audacieuse, mais on a parlé de cette proposition en 1893. Un tel projet assurerait une navigation avec un large chenal conduisant directement dans le port de Montréal, au lieu de passer à travers un chenal étroit et plusieurs écluses sur un parcours de 8 à 10 millles. Il fournirait aussi un magnifique pouvoir d'eau à 5 milles de Montréal et mettrait fin pratiquement aux inondations dont souffre cette cité. Le niveau du port serait abaissé ; et il y aurait aussi quelques autres désavantages, mais ce projet serait un système d'amélioration digne de notre port national.

La Back River est actuellement explorée. L'arpentage n'en est pas assez avancé pour permettre de faire un rapport défini. Un grand avantage de cette route serait la possibilité de se procurer une immense surface de terrain ponvant offrir de grands avantages pour un terminus, chose essentielle à ce projet de transport,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre sincère etc.

(Signé) C. R. COUTLÉE,

Ingénieur de District.

APPENDICE G.

PRISE D'EAU. MESURAGE DE L'ECOULEMENT DES EAUX, ETC.

OTTAWA, 30 juin 1905.

M. A. SAINT-LAURENT,
Ingénieur en charge,
Arpentage du Canal de Navigation
de la Baie Georgienne.

MONSIEUR,—Dans votre lettre du 3 janvier dernier, vous m'informiez que le ministre avait bien voulu approuver ma nomination comme ingénieur hydraulique pour étudier toutes les questions hydrauliques relatives au canal de navigation de la Baie Georgienne, d'en faire rapport et qu'il serait de mon devoir :

De compiler toutes les dates disponibles concernant les conditions actuelles des pouvoirs d'eau en opération ainsi que des autres pouvoirs non employés sur la route du canal ; d'étudier le régime des rivières qui devront être canalisées et de recueillir toutes les informations nécessaires pour démontrer les courbes de l'eau haute et de l'eau basse ; d'examiner l'effet probable de l'époque de l'eau basse dans la rivière Ottawa, le surplus des eaux au printemps dans les plus hautes limites de la rivière ; de faire une étude et un rapport complets sur les prises d'eau en vue du canal, à la hauteur des terres entre le lac Nipissing et la tête de la rivière Mattawa ; et de s'assurer s'il y a assez d'eau pour fournir aux écluses, durant la saison de navigation, une quantité suffisante au passage de 10,000,000 à 20,000,000 de tonneaux de fret ; toutes les sources pouvant alimenter cette prise d'eau devant être étudiées conformément à ces instructions.

Pour atteindre ce but il m'a été nécessaire de partager l'ouvrage en deux divisions générales : une comprenant la prise d'eau, pour les fins du canal, à la hauteur des terres et leur voisinage, l'autre embrassant l'étude générale de la rivière Ottawa et de ses tributaires.

La première partie de janvier fut employée à organiser et à installer le bureau, ainsi qu'à préparer une méthode pour exécuter vos ordres et compiler les renseignements qui démontreraient la quantité d'ouvrage complété et celui qui restera à faire. Un grand nombre de ces renseignements m'a été fourni par le département des Terres de la Couronne, à Toronto et à Québec, par le ministère de la Marine et des Pêcheries, et le Bureau Géologique des Etats-Unis, par M. Stupart, directeur de l'Observatoire météorologique, à Toronto, par M. White, géographe du ministère de l'Intérieur, ainsi que par différents propriétaires de pouvoirs d'eau et autres personnes dans Ottawa et ses environs. Un tableau indiquant la liste de ces informations se trouve dans l'Appendice n° 1.

M. S. B. Johnson, de North Bay, fut nommé dessinateur, et au 24 janvier il commença à faire du dessin et à compiler les statistiques.

Division 1.—Prise d'eau au sommet.—La quantité d'eau requise, pour les fins d'un canal, devra varier suivant le montant du trafic et la dimension des vaisseaux employés, mais elle peut être divisée en six paragraphes, savoir :—

1. Remplissage des écluses.
2. Fuite d'eau par les portes.
3. Evaporation et infiltration.
4. Fuite d'eau par les déversoirs de trop plein.
5. Pouvoir d'eau pour mettre les portes en opération.
6. Pouvoir d'eau nécessaire à l'éclairage électrique.

Avant de commencer les travaux au sommet, on fit une estimation approximative de la somme d'eau requise pour le canal. Pour les fins préliminaires on supposa des écluses de 650 pieds de longueur, 70 pieds de largeur et 23 pieds de hauteur. Le trafic,

dans la direction de l'est, fut estimé à 10,000,000 de tonneaux, avec des vaisseaux d'une jauge moyenne de 5,000 tonnes. Durant 200 jours de navigation nous avons par conséquent 10,000,000 de tonneaux, à raison de 50,000 tonnes par jour, indiquant que dix vaisseaux avec une pleine cargaison de 5,000 tonneaux s'en vont vers l'est; ceci exigerait la quantité de vingt éclusiers au sommet. Si le même nombre de vaisseaux s'en allait vers l'ouest, il faudrait que les prises d'eau au sommet puissent fournir trente écluses par jour, à condition que la moitié des vaisseaux gagnant l'ouest fût accommodée par les eaux servant aux vaisseaux prenant la direction de l'est.

En supposant qu'une écluse de 650 par 70 par 23 pieds exigerait par écluse une quantité de 363 (ou disons 375) pieds cubes d'eau par seconde, pour 20,000,000 de tonneaux, cette quantité devrait être double, ou de 750 pieds cubes, et triple, ou 1,125 pieds cubes pour 30,000,000 de tonneaux.

La fuite d'eau par les portes, pour le cas présent, est supposée être de cinquante pieds cubes par seconde.

Evaporation et infiltration.—L'évaporation produite à la surface de l'eau devrait augmenter en proportion de l'agrandissement des lacs, mais il est difficile de faire aucun calcul rationnel avant d'avoir adopté un plan définitif à ce sujet. Cependant, si l'on suppose que la surface d'un lac sera agrandie de dix milles carrés, et qu'elle aura une évaporation mensuelle de trois pouces, cela équivaudra de 15 à 30 pieds cubes par seconde. Si l'on admet 30 pieds cubes, on y comprendra l'allouance pour l'infiltration.

La fuite d'eau par les déversoirs de trop plein est supposée être de 20 pieds cubes par seconde.

Le pouvoir d'eau, pour mettre les portes en opération et fournir l'éclairage électrique du canal, est supposé représenter 110 pieds cubes par seconde. Dans les cas de diminution des prises d'eau, on pourrait probablement, avec plus d'économie, substituer à ce pouvoir une force provenant d'une autre source, l'énergie étant transmise par l'électricité.

Le rapport de la commission du canal de l'Isthme, en 1899, supposait 200 pieds cubes par seconde pour le pouvoir et les autres accessoires imprévus. La commission des voies de navigation en eau profonde, aux Etats-Unis, dans l'estimation de la prise d'eau au niveau du sommet, supposait que la quantité convenable pour cet objet serait de 40 à 50 pieds cubes par seconde. C'est pourquoi, nous pouvons admettre d'une manière approximative que le montant total requis au sommet est d'environ 575 pieds cubes par seconde pour 10,000,000 de tonneaux.

Le lac Trout est la nappe d'eau la plus élevée que l'on rencontre sur la route du canal projeté. Il est environ à 23 pieds au-dessus du niveau du lac Nipissing et 30 pieds au-dessus du niveau du lac Talon. Il a une superficie de drainage de 72 milles carrés et semble ne pas pouvoir fournir une quantité adéquate aux exigences du canal. On a étudié les moyens d'élever le lac Talon jusqu'au niveau du lac Trout et de se servir, comme prise d'eau de sommet, de tous les versants d'eau qui coulent actuellement dans la chute Talon. Cette superficie de drainage représente environ 350 milles carrés.

Avec des conditions naturelles, et sans aucune réserve, l'écoulement à l'eau basse serait insuffisant pour l'objet en vue, et l'on a trouvé nécessaire de faire des recherches minutieuses pour déterminer la quantité d'eau coulant des différentes sources dans le lac Talon, dans le but de conserver l'excès d'eau provenant de ces sources d'alimentation aux époques de l'eau haute, et de l'utiliser à l'époque de l'eau basse. Les deux sources principales d'alimentation sont la rivière Kai-bus-Kaw formant la décharge du lac Nasbousing et la rivière North; cette dernière n'a pas de lacs considérables dans sa course.

L'étude de l'ecoulement des eaux, provenant des versants, est plutôt compliquée à cause des barrages construits dans presque tous les lacs par les marchands de bois, pour conserver l'eau et s'en servir au printemps et pendant l'été pour la descente des billots. Ces barrages sont ouverts et fermés plusieurs fois durant la saison, et nécessitent une surveillance minutieuse pour trouver la quantité totale de l'eau qui s'écoule de chacun de ces versants en particulier.

Après un voyage à travers les lacs pour s'enquérir de leurs conditions, des indicateurs de niveau d'eau furent placés dans le lac Turtle, (qui est pratiquement une conti-

nuation du lac Trout), les lacs Trout, Talon et Nasbonsing (la principale source d'alimentation du lac Talon, tel que ci-dessus mentionné). Comme ces indicateurs de niveau d'eau se trouvaient directement affectés par les conditions des barrages, on plaça d'autres indicateurs, un dans la rivière Mattawa, en bas du lac Trout, un à Kai-bus Kaw, en bas du lac Nasbonsing, et un autre sur la rivière Mattawa, en bas de la chûte Talon ; de sorte que les hauteurs des indicateurs devant être proportionnelles à la quantité d'eau écoulée, il nous serait possible, au moyen des lectures quotidiennes de ces indicateurs et par nos mesurages de l'inondation, de déterminer les courbes de décharge et la quantité d'eau provenant de ces différentes sources. M. A. J. McDougal, de la section C, avait placé des indicateurs de niveau d'eau à North Bay, au lac Nipissing et à la tête du lac Trout.

Pour trouver la quantité minima de l'eau provenant des versants, des mesurages furent faits durant les mois de février et mars. On éprouva quelques difficultés à trouver les sections convenables pour prendre ces mesurages. Sur le Kai-bus-Kaw, le pont de Ménard nous offrit un endroit très convenable pour placer l'instrument de mesurage. A un mille environ en bas du lac Turtle, à la sortie de l'étang White Fish, on y trouva aussi une bonne place pour ce travail, mais à cette section l'observateur fut obligé de se mettre à l'eau.

La rivière, en bas de la chûte Talon, forme une série d'étangs ou petits lacs très profonds, dans lesquels il y a très peu de courant. Ces lacs sont séparés par des rapides où l'eau est tellement agitée qu'il est impossible d'y prendre des mesurages, convenables. Finalement, après avoir essayé plusieurs de ces places, on trouva une section sur les Narrows du lac Talon ; mais il fut nécessaire de rapportsr les mesurages des hauteurs des indicateurs de niveau d'eau, déjà prises, à un indicateur placé à un mille environ en bas de la chûte Talon. Après avoir pris ces mesurages, M. MacLennan, qui avait été nommé assistant-ingénieur au 16 mars, continua les mesurages. Il a continué ces mesurages à l'eau haute et à d'autres époques depuis, dans le but de se procurer les renseignements nécessaires sur l'écoulement des eaux.

L'écoulement des eaux étant égal à la quantité de pluie moins l'évaporateur, on décida de faire une étude plus systématique de la prise d'eau, et des arrangements furent faits pour mesurer la quantité de pluie et d'évaporation et la comparer avec celles des années précédentes. M. Stupart, le directeur de l'observatoire météorologique de Toronto, avait, depuis plusieurs années, pris des observations sur la quantité de pluie au lac Talon, à North Bay, Mattawa et à divers autres endroits ; et il fut assez bon de nous prêter une douzaine d'indicateurs de niveau pour la pluie, afin que nous puissions faire d'autres abservations. Une demie douzaine d'indicateurs furent placés dans le versant des eaux du sommet, un au pont de Ménard, un à Nasbonsing, un troisième au lac Turtle, un quatrième à l'étang de White Fish, un cinquième à la baie de Pimisi et un sixième au lac Talon ; on prit soin aussi de faire lire les indicateurs au même temps. Ces indicateurs de niveau de pluie furent lus le 20 avril dernier.

Comme les sources d'alimentation seront considérablement affectées par la construction du canal,—c'est-à-dire que la surface d'eau sera beaucoup plus grande, à cause des réservoirs qu'il faudra faire, et que l'évaporation sera en conséquence très-augmentée—ou construisit deux boîtes en tôle galvanisée, de 4 pieds carrés et de 18 pouces de profondeur, pour mesurer l'évaporation de la surface d'eau, et on mit ces boîtes à flot sur le lac même—une sur le lac Talon, ou il devra y avoir un réservoir d'alimentation, et l'autre au lac Nasbonsing. On éprouva quelque difficulté à faire flotter ces boîtes, à cause des vagues qui venaient s'y briser et y faisaient rentrer de l'eau ; alors finalement, les boîtes furent encastrées dans le sable, à côté du lac, et le sable fut arrosé autour des boîtes pour y garder l'humidité. Des observations sont faites deux fois par jour par ceux qui lisent les indicateurs de niveau d'eau, concernant la température de l'air, la température de l'eau dans la boîte, la température de l'eau dans le lac, l'humidité de l'atmosphère, la pression atmosphérique et les conditions générales du temps, du vent, etc.

Pendant cinq ou six mois de l'année, les conditions ci-dessus mentionnées sont interrompues, c'est-à dire de décembre jusqu'à la fin de mars ou au milieu d'avril, alors que l'humidité tombe sous forme de neige et ne fond pas avant le printemps, sauf dans des saisons exceptionnelles. Le plus grand percentage de cette neige est probablement évaporé

par les vents, spécialement dans le mois de mars ; mais pour résoudre le problème de l'écoulement d'aucun versant d'eau dans le nord, il est nécessaire de connaître la quantité d'eau infiltrée dans le sol, à la fonte des neiges au printemps, et la quantité de neige évaporée. Le mesurage de l'évaporation d'une surface de neige n'est pas aussi facile que le mesurage de l'évaporation sur une surface d'eau. La neige se presse et est sujette à être emportée par le vent en dehors du récipient qui la renferme. M. Day, professeur conjoint de physique, au collège d'Agriculture d'Ontario, a bien voulu consentir à nous aider à trouver une méthode pour déterminer la quantité exacte d'humidité dans nos neiges du nord, et de son évaporation, et aussi à adopter quelques formules par lesquelles nous pouvons prédire le montant d'évaporation durant une certaine saison, si nous connaissons les conditions exactes de la température.

On ne s'attend pas que des observations faites pendant un an seulement puissent être convaincantes, mais on espère que la comparaison, entre ces observations et celles enregistrées durant plusieurs années par le professeur Stupart, à Toronto, nous permettra de faire un calcul approximatif dans les conditions extrêmes—c'est-à-dire de calculer la quantité de l'écoulement des eaux lorsque l'évaporation est à son maximum et la quantité de pluie à son minimum.

L'évaporation excessive et la réduction dans les bassins d'alimentation, à cause du froid rigoureux de l'hiver, ont diminué à sa plus petite expression l'écoulement de l'eau sur les versants. Les habitants de ce district diffèrent d'opinion sur cette petite quantité. Plusieurs déclarent que c'est la plus grande sécheresse qu'il y a eu depuis quarante ans ; tandis que M. O'Connor, l'agent de M. Booth, prétend qu'il a constaté un minimum d'eau semblable auparavant, il y a vingt-trois ans, et cette personne occupa un emploi qui le met en position d'observer la quantité des eaux. Quoique les informations acquises, concernant le niveau bas de l'eau, soient défectueuses, nous pouvons probablement affirmer que la quantité de l'eau de cette année est le minimum qui peut se montrer à tous les dix ans.

Dans le mesurage de l'écoulement des eaux à la chute Talon, après le départ de la glace, on trouva que les mêmes points, où on avait fait des opérations durant l'hiver, étaient encore les meilleurs pour les mesurages pendant l'été—le pont de Ménard, l'étang de White Fish et la chute Talon. Aux rétrécissements de la chute Talon, on s'était d'abord servi d'un grand canot pour faire les mesurages du courant, mais on obtint peu de succès ; et comme il y avait plusieurs mesurages à prendre à cet endroit, un cable avec un chariot fut installé, à bord duquel on fit ces mesurages. On prit des arrangements avec l'agent de M. Booth, M. O'Connor, pour que celui ci avertît M. McLennan, quelques temps avant l'ouverture ou la fermeture des portes du barrage, de sorte qu'il pût se préparer en conséquence pour le mesurage en question.

Ces mesurages d'eau sont actuellement complétés dans trois sections. Une liste en est donnée dans l'appendice n° 2. Il sera peut-être nécessaire de faire une couple de mesurages à l'extrême eau basse en été, mais on constate jusqu'à présent que dans les mesurages qui ont été pris il y à un très petit changement dans la hauteur de l'indicateur de niveau d'eau, entre l'époque de l'eau basse et celle de l'eau haute ; de sorte que la décharge de la rivière, pour le total de la saison, peut être déterminée lorsque nos lectures des indicateurs auront été complétées.

Un indicateur fut installé dans la rivière Wisa Wasa. Cette rivière se décharge dans le lac Nipissing ; mais des mesurages y furent pris en vue de la possibilité d'un canal de Wisa Wasa à la crique Depot, en attirant l'eau de la rivière Wisa Wasa vers le lac Nasbonsing. La dimension du lac Wisa Wasa est environ la moitié de celle du lac Nasbonsing, et l'on espère pouvoir y mettre un réservoir d'environ six pieds. La coupe du canal aura environ 5,500 pieds de longueur avec une tranchée maxima de 23 pieds.

Il est possible aussi, à la hauteur des terres, de mettre en réserve l'excès d'eau dans plusieurs petits lacs placés sur le versant du lac Talon. Avant d'examiner la dimension de ces lacs, on a cru cependant qu'il était préférable de s'assurer s'il était impossible de détourner les eaux de l'Amable du Fond vers celles du lac Talon ou du lac Nasbonsing, dans le cas où la prise d'eau au sommet serait insuffisante. Pour atteindre ce but, il serait nécessaire de faire un tunnel et un canal, dont la longueur totale combinée serait entre cinq et six milles. Le coût ne serait pas excessif, et le versant des eaux de l'Ama-

ble du Fond avec ses grands lacs fournirait une quantité suffisante d'eau pour tous les besoins du dit canal. Suivant vos instructions, une étude plus détaillée de cette source d'alimentation sera faite plus tard, lorsque le bois pourra être atteint et arpenté plus facilement. On a pris quelques nivellements dans l'Amable du Fond et ils seront continués. M. MacLennan a aussi pris deux nivellements de la rivière Mattawa, à Mattawa.

Division 2.—La seconde division de l'ouvrage est l'étude générale de la rivière Ottawa et de ses tributaires, et comprend :—

1. La compilation de tous les data possibles concernant la condition actuelle des pouvoirs d'eau établis et mis en opération, ainsi que de tous les autres pouvoirs d'eau non employés le long de la route du canal.

2. L'étude du régime des rivières à canaliser, afin de recueillir toutes les informations nécessaires pour faire les courbes de la décharge de la rivière, et l'étude des effets probables du surplus des eaux au printemps dans les plus hautes atteintes de la rivière.

Ces questions dépendent, d'une manière primaire, de la quantité du cours d'eau dans la rivière et particulièrement de la quantité qui coule au niveau de l'extrême eau basse et de l'eau haute extrême de la rivière.

Section 2.—L'étude du régime des rivières à canaliser etc. Parmi les plus importantes subdivisions sont comprises :—

(a) La détermination du cours de l'eau, au niveau de sa hauteur extrême, sur différents points de la rivière, où l'on puisse calculer d'une manière convenable les effets des barrages et d'autres structures qu'il faudra ériger ; ainsi que la détermination de la hauteur de l'eau et de l'étendue de la crue des eaux.

(b) La détermination de la durée probable de cette crue des eaux, au moyen de la comparaison entre nos niveaux d'eau et mesurages pris cette année et ceux des années précédentes.

(c) La détermination de l'effet de la mise en réserve du surplus des eaux, au printemps, sur cette crue des eaux, et la détermination du niveau de l'extrême eau basse, et de la hauteur à laquelle ce dernier niveau peut être élevé par la mise en réserve des eaux.

(d) Le calcul, si c'est possible, avec nos statistiques précédentes des quantités de pluie et de neige, de température, d'évaporation, etc., des conditions qui produisent cette crue des eaux, et le calcul de la probabilité de leur fréquence.

(e) L'étude du problème général de l'écoulement du versant des eaux et de la possibilité de multiplier le cours de la rivière à mesure que les terres sont déboisées et que la nature des versants est changée.

Pour déterminer ces points d'une manière bien exacte, il faudrait beaucoup plus de renseignements qu'il est possible d'en obtenir durant la courte période de cet arpentage ; mais, cependant, nous avons un nombre considérable d'informations provenant des années précédentes, et l'on espère arrriver d'une manière suffisante à la solution des problèmes ci-dessus énoncés.

Les informations principales requises sont :—

Les niveaux journaliers de l'eau le long de la route de la rivière.

Le mesurage de la quantité d'eau qui coule dans la rivière à ses différentes époques.

Les statistiques de la quantité de pluie, de neige et d'évaporation, etc.

Des indicateurs de niveau d'eau ont été placés dans la rivière Ottawa et ses principaux tributaires, en mars et avril Une liste de la lecture de ces niveaux est donnée dans l'appendice n° 3.

Dans l'Ottawa même, à l'exception de ceux ci-dessus mentionnés, les ingénieurs de district ont placé des indicateurs de niveau d'eau aux endroits les plus importants et ont fait des arrangements pour se procurer la lecture de ces indicateurs. Le gouvernement (le ministère des Chemins de Fer et Canaux) a de ces indicateurs aux écluses du canal Rideau, à Grenville, Carillon et Sainte-Anne, et nous en avons des lectures depuis 1844,

dont nous pouvons nous servir. Plusieurs autres niveaux d'eau ont été obtenus et leur liste est ajoutée dans l'appendice n° 4.

Les indicateurs de niveau d'eau employés sont faits avec des tringles de tôle galvanisée, de 12 pieds, 16 pieds et 20 pieds de longueur, émaillées en blanc sur le côté et divisées en pieds et dixièmes par des lignes noires. Une douzaine de ces indicateurs peuvent facilement être portés par un seul homme ou être expédiés par l'express. Pour placer ces indicateurs de niveau d'eau, on les cloue à un madrier qui est solidement boulonné à un quai ou un barrage dans la rivière. Dans presque tous les cas, des madriers sont fixés le long des indicateurs pour les protéger contre la glace ou les billots. Les indicateurs sont référés à quelques points de repère fixes, de sorte que plus tard ils peuvent être vérifiés et mis aux niveaux précis de la mer actuellement reconnus.

Des personnes sont employées pour enregistrer chaque jour les lectures des indicateurs de niveau d'eau, ainsi que les notes sur la température, etc., et ces rapports sont expédiés au bureau de la cité, à la fin de chaque semaine, sur des cartes de poste qui leur ont été fournies à cette fin. En général, on paie $5 par mois aux hommes chargés de prendre les lectures d'un indicateur, mais dans certains cas l'on donne $7 ou même $10 par mois, si l'indicateur est placé à une distance considérable.

Les indicateurs de niveau d'eau sur les tributaires furent placés le plus loin possible afin qu'ils ne soient pas affectés par les eaux en arrière provenant de la rivière Ottawa ; mais dans plusieurs cas ils sont placés dans quelqu'étang de moulin et sont affectés (spécialement à l'eau basse) par la condition des portes du barrage. Dans ces cas, cependant, la personne, préposée à enregistrer l'indicateur, prend note de la condition des portes, de sorte qu'elle peut faire une allouance en proportion. Ces hauteurs des indicateurs sont mises en tableau dans ce bureau.

En ce qui regarde le mesurage de la quantité d'eau coulant dans la rivière aux différentes époques, ces mesurages furent requis à tous les quelques milles le long de la route, spécialement pour les mesurages aux époques de l'eau haute extrême. Pour atteindre ce but le plus correctement possible, et en autant que les limites de l'arpentage nous le permettaient, il fut décidé de mesurer l'Ottawa à ses quatre embranchements à Montréal ; à Besserer's Grove, douze milles en bas d'Ottawa ; à La Passe près de Coulonge, et à Deux Rivières, 12 milles en bas de Mattawa. Par nos mesurages des tributaires qui se jettent dans la rivière, entre ces différentes sections, nous pourrons déterminer avec une exactitude suffisante la quantité d'eau à aucune section de la rivière.

En choisissant ces sections, nous avons examiné les sondages faits en hiver dans la localité où il fallait prendre des mesurages, et choisi une section convenable pour mettre les mesureurs. Ceci requérait que le lit de la rivière fût régulier, le courant parallèle et non interrompu par des remous, et que le courant ne fût pas plus fort que cinq pieds par secondes, ou pas moins qu'un demi pied par seconde.

En mesurant, la méthode suivante fut adoptée :—

Une ligne de base convenable fut choisie. A une extrémité de cette ligne de base, une section fut tracée à travers la rivière, aussi perpendiculaire que possible aux lignes du courant. A cinq cents pieds le long de la ligne de base, fut tirée une seconde section parallèle à la première. Des bouées furent mises à flot et la position, à laquelle elles traversaient chacune de ces lignes parallèles, fut prise au moyen d'une intersection avec un transit. Cette opération fut mise en pratique en cinq ou six différentes places à travers la rivière, la ligne de ces courants fut tracée sur un plan et la direction moyenne du courant fut déterminée. Alors, depuis l'extrémité de la ligne de base, la section de mesurage fut placée perpendiculairement à la direction moyenne du courant, telle que déterminée. (S'il se rencontrait certain courant variant beaucoup avec la direction moyenne, alors la section était rejetée). Cette ligne fut divisée en distances égales, de cent pieds généralement, et on obtint l'angle que la ligne, tirée de chacun de ces points, jusqu'à l'extrémité de la ligne de base, faisait avec la ligne de base.

Pour faire le mesurage, on se servit d'un petit yacht à gazoline. On l'équipa d'une manière convenable avec poulies et treuil placés au centre du bateau, de façon que le

mesureur muni d'un poids très pesant put être manié facilement par un seul homme. Le mesureur fut suspendu au moyen d'un cable en fer, sur lequel des distances étaient marquées. Le tableau était mis en mouvement et en position sur deux ancres qu'un homme de bord jetait au-dessus de la section. Le yacht fut d'abord mis en ligne et puis tiré de manière que le mesureur occupât un point suspendant l'angle convenable au bout de la ligne de base, afin de prendre les mesurages à des distances égales.

En faisant les mesurages de la décharge de la crue des eaux, la méthode des six dizièmes fut employée. La profondeur fut d'abord trouvée avec une ligne de sondage et le mesureur suspendu à un six dixièmes au-dessous. Des mesurages pris à tous les deux pieds de profondeur, sur la section de Besserer's Grove, donnèrent une décharge en dedans d'un et demie par cent de ce que la méthode des six dixièmes donnait. La méthode ci-dessus mentionnée fut généralement adoptée sur toutes les sections dans la rivière Ottawa. A La Passe et Deux Rivières, une chaloupe à rame fut substituée au yacht. Sur la Back River et à Saint-Eustache, les mesurages furent pris de dessus les ponts. Dans la majorité des cas, sur les tributaires, les mesurages furent pris de cette dernière manière. Sur la Gatineau, les mesurages furent pris à bord d'un yacht, et on se servit de la méthode de six dixièmes. Des mesurages au moyen de flotteurs furent employés quelquefois comme points de vérification.

L'ouvrage ci-dessus mentionné fut exécuté par F. W. Anderson, assistant-ingénieur et son parti ; et les résultats de ces mesurages jusqu'à cette date sont inclus dans l'appendice n° 5, ainsi que les résultats des mesurages faits par d'autres, spécialement M. C. E. Gauvin, surintendant des arpentages, au Département des Terres, Mines et Pêcheries, Québec, et publiés dans son rapport.

Une série complète de nivellements de l'Ottawa a été faite et compilée par l'auteur d'un rapport présenté par MM. Kennedy sur la Chaudière et autres places, et la permission de se servir de ces nivellements fut accordée par les propriétaires des pouvoirs d'eau et les MM. Kennedy.

Les mesurages du courant étaient basés sur une moyenne d'une fois par semaine. Pour ce travail, le type de mesureur adopté fut le mesureur de courant de Price, à 600, quoique sur certains travaux sur les tributaires on employa un mesureur Acoustique de Price breveté. Une station magnifique d'évaluation du mesurage fut obtenue à Britannia, dans le canal du pouvoir d'eau de la compagnie " Metropolitan Electrical." Ce canal n'est pas en opération actuellement et il n'y a pas de courant. Une construction sur chevalets, de 200 pieds de longueur, traverse le canal, et un chariot convenable fut trouvé sur le site. La méthode d'évaluer le courant fut celle que l'on emploie ordinairement dans ces circonstances, savoir : la structure sur chevalets fut divisée en distances égales, de sorte que le temps écoulé, pour passer chacune de ces distances, pût être annoté et une vitesse uniforme obtenue. Un madrier, avec une poulie, fut attaché au chariot et le mesureur levé et baissé tel que requis. Deux hommes poussaient le chariot à une vitesse uniforme, et le nombre de révolutions, le temps et la distance étaient enregistrés.

Regle générale, l'ingénieur en charge du mesureur de courant revenait à la cité le samedi, et soit au samedi après-midi ou au lundi le mesureur du courant était de nouveau évalué, de sorte que toute différence dans le mesurage du courant actuel avec celui de la semaine précédente pouvait être vérifiée. Une variation bien légère dans le mesureur fut remarquée, sauf l'usure graduelle de certaines parties, qui avait augmenté un peu la friction.

Sous la section n° 3, l'Observatoire Météorologique de Toronto a fourni des observations prises sur la quantité de pluie à divers endroits dans le versant des eaux, quelques-unes de ces observations datent d'aussi loin que 1871. Pour compléter ces renseignements, on plaça des indicateurs de quantité de pluie à chacune des stations suivantes :—Fitzroy Harbour, Grover Point, Bryson et Britannia. Ces instruments étaient lus par les personnes chargées d'enrégistrer les lectures des indicateurs de niveau d'eau, placés à ces différents endroits.

Les résultats des expériences faites, sur l'évaporation, par M. Stupart, à Toronto, sont aussi inclus dans l'Appendice n° 6. Un réservoir à évaporation fut placé en même temps à Britannia, dans le but de déterminer la différence entre l'évaporation d'ici et celle de Toronto. Ce réservoir est sous la charge de M. Johnson.

Une liste des plans faits ou compilés par ce bureau est donnée dans l'Appendice n° 7.

Un rapport des dépenses est contenu dans l'Appendice n° 8.

ALEXANDER McDOUGALL,

Ingénieur Hydraulique sur l'arpentage du Canal de navigation de la Baie Georgienne.

APPENDICE N° 2.

MESURAGES DE LA RIVIÈRE MATTAWA.

Localité.	Date.	Niveau d'eau à l'indicateur, ces chiffres à être réduits au niveau de la mer.	Décharge pieds cub. par sec.	Remarques.
	1905.	Indicateur.		
R. Mattawa à Mattawa	14 avril	11·60	2,005	
" "	mai	9·50	2,385	
" ¾ mille en bas, Pimisi-Bay	14 mars	93·87	197	Indicateur à Pimisi.
Pimisi-Bay	14 "	93·87	200	
En bas de Pimisi-Bay	25 fév	93·77	255	
"	27 "	93·73	245	
"	28 "	93·71	259	
Chute Talon (Narrows)	11 mars	93·89	200	
"	27 "	94·25	337	
"	27 "	94·25	357	
"	28 "	94·25	304	
"	5 avril	95·30	680	
"	5 "	95·30	658	
"	10 "	95·42	877	
"	10 "	95·42	859	
"	10 "	95·42	862	
"	11 "	95·48	875	
"	11 "	95·48	856	
"	17 "	95·55	918	
"	17 "	95·55	901	
"	25 "	93·99	253	
"	25 "	93·99	254	
"	26 "	94·01	202	
"	26 "	94·01	220	
"	1 mai	94·57	427	
"	1 "	94·57	468	
"	2 "	94·60	496	
"	4 "	94·96	601	
"	4 "	94·96	613	
"	6 "	95·02	626	
"	6 "	95·02	592	
"	9 "	95·33	736	
"	9 "	95·33	828	
"	13 "	95·20	751	
"	13 "	95·20	670	
"	16 "	95·22	704	
"	16 "	95·22	697	
"	22 "	95·60	849	
"	22 "	95·60	902	
"	6 juin	95·90	918	
"	10 "	95·38	312	
"	12 "	95·47	220	
"	16 "	96·02	1,150	
"	16 "	96·02	1,099	
"	23 "	96·02	1.186	
"	23 "	96.02	1,098	
1 mille en bas du lac Turtle	8 mars	93·09	42	
"	30 "	93·24	70	
"	30 "	93·24	68	
"	6 avril	93·52	113	
"	6 "	93·52	113	
"	7 "	93·48	105	
"	7 "	93·48	102	
"	18 "	94·11	91	Encombre. de billots.
"	17 mai	95·27	335	Billots en bas de la
"	17 "	95·27	444	" partis. [section.
"	24 "	94·17	187	
"	24 "	94·17	187	

MESURAGES DE LA RIVIÈRE KAI-BUS-KONG.

Localité.	Date.	Niveau d'eau à l'indicateur, ces chiffres à être réduits au niveau de la mer.	Décharge pieds cub. par sec.	Remarques.
	1905.	Indicateur.		
Pont de Ménard	3 mars	134·32	19	Nivellement à travers la glace.
"	6 avril	134·04	148	
"	6 "	134·04	146	
"	7 "	133·96	140	
"	7 "	133·96	143	
"	12 "	133·99	129	Encombré par la glace.
"	12 "	133·99	128	
"	19 "	133·85	116	
"	19 "	133·85	99	
"	19 "	133·85	110	
"	19 "	133·85	110	
"	26 "	133·75	99	
"	26 "	133·73	96	
"	29 "	133·78	109	
"	29 "	133·78	116	
"	18 mai	134·27	169	
"	18 "	134·27	169	
"	24 "	133·87	114	
"	24 "	133·87	118	
"	29 "	136·27	598	Barrage ouvert.
"	29 "	137·37	612	"
"	29 "	136·67	718	"
"	29 "	136·57	703	"
"	29 "	133·57	79	Barrage fermé.
"	29 "	133·57	77	" "
"	29 "	134·57	327	" ouvert.
"	29 "	139·07	407	" "
"	29 "	135·47	492	" "
Red Rapids	14 juin	133·72	157	
Pont de Ménard	14 "	133·72	95	
"	14 "	133·72	111	

MESURAGES DES COURANTS A L'OUEST DE MATTAWA.

R. Amable du Fond	— mai	....	627	
"	— "	....	597	
Patois-River	....	....	....	
Estimation	....	....	305	
R. Amable du Fond	24 juin	....	456	Barrage fermé 16 juin
"	24 "	....	421	
Boom Creek	15 avril	....	191	
Depot Creek	12 "	....	56	
Wistiwasing Brook	13 "	3·90	15	

MESURAGES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Localité.	Date.	Niveau d'eau à l'ind., ces chiffres à être réduits au niveau de la mer.	Décharge pieds cubes par sec.	Source des informations.
	1905.			
3 milles en bas de Vaudreuil	24 mai..	....	29,492	Dépt. Hydrauli., A.C.B.G.
Ste-Anne de Bellevue	24 " ..	... .	39,815	" "
Back River, à Cartierville	22 " ..	....	65,100	" "
Rivière des Mille Iles....	20 " ..	....	16,664	
Total	....	....	151,071	
	1905.			
Besserer's Grove	8 mai...	6·92	82,875	" "
" "	17 " ..	9·38	119,000	" "
" "	13 juin...	6·50	81,391	
	1904.	Lac Deschesnes.		
En haut de la Chaudière..........	17-19 mars..	66·92	11,500	Propriétaires à la Chaudière, MM. Kennedy.
	1900.			
" "	avril. ..	67·60	20,842	Biggar.
	1904.			
" "	9-12 mai..	74·25	129,454	Prop. à la Chaudière, MM. Kennedy.
" "	13 juin...	74·66	145,118	" "
" "	4-5 juillet..	72·17	78,864	" "
" "	1-2 août..	69·75	43,515	" "
	1900.			
Portage du Fort	14 sept...	Niv. d'eau 2 pds. au-dessus de l'extrême eau basse	492	Dépt. des Terres, Mines et Pêcheries, Qué.
Chenal du Calumet	... .	Eau basse	supp. 8,000	" "
Village "	Août 1900..	3 pds. au-dess. de l'eau b. extr...	16,565	" "
	1905.			
4 milles en haut de Campbell's Bay	12 mai...	Bryson 388·70	26,673	Dépt. Hydrauli., A.C.B.G.
		Gower Point.		
2 milles en bas de Fort Coulonge..	15 " ..	333·37	60,654	" "
" " ..	28 juin...	390·31	43,957	" "
	1901.			
En haut des Rap Rocher Capitaine	14-16 mars..	Eau basse	8,321	Dépt. des Terres, Mines et Pêcheries, Qué.
	1905.			
Deux Rivières....................	15 mai...	....	44,510	Dépt. Hydrauli., A.C.B.G.
	1901.			
Mattawa, à la T. pont du ch. de f..	13 mars...	Eau basse	8,225	Dépt. des Terres, Mines et Pêcheries, Qué.
Rapide La Cave, 6 milles en haut de Mattawa..........	20 mars...	"	est. 7,800	" "
Rapides Les Erables, 10 milles en haut de Mattawa.....	20 " ..	....	supp. 7,700	" "
	1902.			
Long Sault........	mars....	Eau basse	appr. 6,500	" "

MESURAGES DES TRIBUTAIRES DE LA RIVE SUD DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Localité.	Date.	Niveau.	Décharge.	Remarques.
	1905.			
R. La Graisse (Rigaud)	5 avril..	92·55	1,997	Dépt. Hydrauli., A.C.B C.
" "	7 juin..	89·34	28	" "
R. Nation (Plantagenet)	30 mars..	95·64	17,708	" "
" "	8 juin..	91·28	176	" "
R. Rideau (Canada Atlantic Ry. C.	20-21 avril..	2·77	2,365	" "
" " ..	6 juin..	1·40	391	" "
R. Mississippi (Galette)..........	8 avril..	91·99	7,755	" "
" "	14 juin..	89·48	2,005	" "
R. Madawaska (Arnprior)........	14 avril..	93·88	7,904	" "
" "	25 " ..	93·46	6,362	" "
" "	15 juin..	94·61	5,841	" "
R. Bonnechère (Renfrew)	26 avril..	1·65	1,771	" "
" "	16 juin..	1·50	1,613	" "
R. Muskrat (Pembroke)..........	28 avril..	97·19	402	" "
" "	16 juin..	97·14	441	" "
R. Petewawa	27 avril..	100·90	1,864	" "
" "	17 juin..	102·36	4,000	" "

MESURAGES DES TRIBUTAIRES DE LA RIVE NORD DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Localité.	Date.	Niveau de l'eau.	Décharge pied cube par sec.	Source des informations.
	1905.			
R. du Nord (St-André)...........	3 juin..	82·31	883	Dépt. Hydrauli., A.C.B.G.
R. Rouge (Calumet)........	1 " ..	90·33	4,277	" " "
R. Nation du Nord (Plaisance)....	1 " ..	92·82	1,546	" " "
	1901.			
" (en bas du lac Simon)....	8-9 nov...	....	237	Dépt. des Terres, Mines et Pêcheries, Qué.
	1905.			
R. Blanche (Thurso)..	31 mai..	103 0	186	Dépt. Hydrauli., A.C.B.G.
Du Lièvre (Dulièvre)..... . .	30 " ..	91·61	12,456	" " "
	1902.			
" (Canton de Campbell)............	24 sept .	....	1,488	Dépt. des Terres, Mines et Pêcheries, Qué.
" (Chute l'Orignal)......	24 " ..	....	est. 900	" " "
	1905.			
R. Grosse Blanche (Templeton E.).	29 mai...	97·23	261	Dépt. Hydrauli., A.C.B.G.
R. Gatineau....................	18 " ..	6·10	35,571	" " "
"	10 juin .	3·30	19,250	" " "
	1902.			
" (du pont de la Gatineau)	Octobre....	....	5,240	Dépt. des Terres, Mines et Pêcheries, Qué.
" (en bas de Maniwaki) .	"	Nive'u ordinaire d'été, dans le chenal E.	3,375	" " "
		dans le chenal O.	875	" " "
	1905.			
R. Quion........................	30 mai...	105·10	208	Dépt. Hydrauli., A.C.B.G.
R. Coulonge................	31 " ..	105·30	6,466	" " "
"	29 juin..	104·40	3,143	" " "
Black R. (Waltham).......... .	31 mai...	104·43	3,998	" " "
" "	29 juin..	103·64	1,858	" " "
R. Du Moine	2 juin...	103·80	4,000	" " "
R. Magnisippi............ ...	1 " ..	89·92	621	" " "
	1902.			
R. Kippewa, près du lac.........	22 mars..	Extr. eau basse..	603	Dépt. des Terres, Mines et Pêcheries, Qué.
L. Kippewa, dans la criq. Gordon.	24 " ..	....	43	" " "

APPENDICE H.

FORAGES D'ESSAI

RAPPORT SUR LES FORAGES D'ESSAI JUSQU'AU 30 JUIN 1905.

D'après les instructions contenues dans votre lettre du 25 avril 1905, des arrangements furent pris avec M. E. J. Chapleau, ingénieur en charge du district de Nipissing, pour placer une des machines de Pierce pour faire des forages d'essai sur la section 2, à Mattawa, Ont.

Ce parti fut appelé : Partie nº 1 pour les Forages d'Essai.

L'équipement nécessaire fut expédié à Mattawa le 4 mai, et les opérations de forages ont commencé le 8 mai à un point projeté pour le passage du canal, en arrière de la ville de Mattawa. Cette ligne a environ 1½ mille de longueur, et relie les rivières Mattawa et Ottawa.

Les matières trouvées par le forage à cet endroit consistent en un dépôt de cailloux et graviers entassés en masse solide. d'une profondeur variant de quatre à quinze pieds, et recouvrant une couche de sable fin, de gros sable, de sable et d'argile. On n'a pas rencontré ici du roc au-dessus du niveau du sol.

Ce dépôt de cailloux et de gravier a été entraîné originellement par les glaciers et est caractéristique, à une étendue plus ou moins grande de la formation Laurentienne dans le district de Nipissing, mais surtout dans le district d'Ottawa.

On a éprouvé beaucoup de difficultés à mettre en opération la machine à forer de de Pierce à travers cette chaîne de cailloux, et il a fallu finalement employer la méthode des tranchées, et enlever ces cailloux au moyen d'un palan avec poulies fixées sur un trépied. Après que ceci eut été terminé la machine fut installée et l'ouvrage avança d'une manière satisfaisante.

L'enlèvement des cailloux, par la méthode ci-dessus mentionnée, est lent et difficile La nature des matières forées et les méthodes employées pour le creusage des tranchées sont illustrés par les photographies qui accompagnent ce rapport.

Le forage au moyen de la machine de Pierce, dans les couches profondes, se fait en enfonçant par coups successifs un tube de 2 pouces, et en retirant les matières enfermées dans ce tube avec un tuyau de 1 pouce relié à une pompe foulante.

Il a fallu aussi avoir recours à la dynamite, et avec beaucoup de succès, en même temps que l'on se servait de la machine de Pierce. La dynamite désagrégeait les masses solides, et brisait les cailloux qui se présentaient.

Des échantillons des différentes matières forées ont été gardés dans des bouteilles de quatre onces, convenablement étiquetées.

M. H. M. Davy fut mis en charge de ce parti, et entra en devoir le 20 mai.

SOMMAIRE DES TRAVAUX, PARTI Nº 1 DES FORAGES D'ESSAI, À MATTAWA, ONT.

Les forages à Mattawa commencèrent le 8 mai, et furent complétés le 7 juin 1905.

Nombre de trous d'essais, 16.

Espace moyen entre eux, 400 pieds.

Profondeur approximative de chaque trou, 18 pieds.

Creusage de tranchées ou puits, 54 pieds de cailloux et gravier.

Forage d'essai à la machine, 230 pieds. Sable fin, gros sable, sable et argile, gravier.

Personnel employé : un assistant ingénieur, un contremaître, 4 journaliers, 1 cheval avec voiture et charretier.

PARTI DE FORAGES D'ESSAI, À NORTH BAY, ONT.

Comme les travaux d'arpentage, sur la section 2, n'étaient pas suffisamment avancés pour continuer à prendre des forages d'essais, toute l'équipe se transporta à North Bay, le 8 juin, et l'ouvrage fut commencé le 10 juin, sur la ligne conduisant de Rocky Point, lac Nipissing, jusqu'au lac Turtle.

On n'éprouva aucune difficulté à faire ces forages, l'ouvrage progressa rapidement et fut terminé le 26 juin.

SOMMAIRE DES TRAVAUX, PARTI N° 1 DES FORAGES D'ESSAIS, SUR LA LIGNE ROCKY POINT.

Nombre total des trous d'essai	85
	Pieds.
Espace moyen entre eux	100
Profondeur totale forée	2,087
Profondeur moyenne des trous	24·6

Nature des matières forées : terre sablonneuse, boue marécageuse, sable fin, sable fin mélangé d'argile, gros sable.

Une surface de roc, genre de granite Archaen, fut trouvée au-dessus du niveau de la ligne dans cinquante-deux des quatre-vingt-cinq trous ci-dessus mentionnés

PARTI N° 2 DES FORAGES D'ESSAI.

Le parti n° 2 des forages fut organisé en juin pour faire des opérations dans la division de Montréal.

On prit des arrangements avec M. C. R. Coutlée ponr placer ce parti sur la section n° 9, sur une ligne partant du canal Lachine, passant à travers le faubourg Saint-Paul, Québec et entrant dans le Saint-Laurent vis-à-vis de l'île des Sœurs.

L'équipement fut expédié le 11 juin, par le bateau de la rivière Ottawa jusqu'à l'écluse de la Côte Saint-Paul, du canal Lachine, et tout le parti fut complété les 18 et 19 juin, Les opérations de forage commencèrent le 21 juin.

Les matières forées sur cette ligne, jusqu'au 30 juin, consistaient en terre sablonneuse, sable, gravier schisteux, argile schisteuse et schiste d'Utica.

On trouva une quantité considérable de roc au dessus du niveau de la route. La nature de ce roc est du schiste d'Utica, et des excavations ont été faites dans ce roc, dans le port de Montréal et sur le lac Saint-Louis, sans qu'il y eût besoin de miner.

Un projet de cette surface rocailleuse, sur la ligne des forages, indique une courbure anticlinale remarquable au-dessous du niveau de la route, au canal Lachine, s'élevant à $3\frac{1}{2}$ pieds au-dessus du sol, près de la maison d'école publique, dans le faubourg Saint-Paul, et s'abaissant rapidement vers le sud.

SOMMAIRE DES TRAVAUX, PARTI N° 2 DES FORAGES D'ESSAI, DANS LE FAUBOURG SAINT-PAUL, QUÉ.

Nombre total des trous d'essai	7
	Pieds.
Espace moyen entre ces trous	500
Excavations de puits ou tranchées (schiste)	24
Forage à la machine (terre, sable, gravier, schiste)	56
Profondeur totale forée	80
Profondeur moyenne de chaque trou	11·4

Personnel du parti : un assistant ingénieur, un contremaître, trois journaliers, un charretier avec un cheval et une voiture.

Durée des travaux ; 11 juin au 30 juin.

Comme la période des travaux de forage exécutés par les deux partis, a été très courte, on a cru qu'il était judicieux d'inclure, dans le prix moyen de chaque pied de forage, le coût de l'équipement et des travaux préliminaires de la mise à l'ouvrage.

Ci-inclus copie des instructions générales fournies aux assistants en charge des partis de forages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) A. R. DUFRESNE.

FORAGES D'ESSAI (ARPENTAGE DU CANAL DE NAVIGATION DE LA BAIE GEORGIENNE.)

INSTRUCTIONS AUX ASSISTANTS INGÉNIEURS EN CHARGE.

1. Le but de ces forages d'essai est de déterminer la profondeur et la nature de chaque sorte différente des matières à creuser dans l'exécution du canal projeté, afin de pouvoir en faise une estimation exacte.

2. Le lieu où chaque forage d'essai sera fait, devra être bien déterminé par quelqu'arpentage au moyen de stadia ou de transit, de façon à pouvoir tracer sur la carte la ligne exacte des forages. L'élévation de la surface du sol ou de la rivière (au moyen d'indicateurs de niveau d'eau), à laquelle les forages seront faits, devra aussi être bien déterminée. Les ingénieurs en charge des divisions, sur lesquelles on fera des forages, devront vous fournir pour votre usage personnel un plan, démontrant la localité et l'étendue des forages requis, vous indiquer les points de triangulation et de traverses, et vous donner l'élévation de la surface du sol aux endroits où se feront les forages. L'élévation du niveau des excavations devra vous être aussi fournie.

3. A chaque changement de matières trouvées dans le forage, on fera des mesurages précis à partir de l'élévation de la surface du sol, et des échantillons de ces matières seront gardés dans des boîtes en métal fournies à cet effet.

4. On déterminera avec le plus grand soin l'élévation de la surface du roc, et on recommandera avec instance à ceux qui seront chargés de prendre des forages de ne pas confondre la surface du roc avec des cailloux ou autres matières dures. La surface du roc peut être généralement déterminée en faisant d'autres forages ou en se servant de dynamite.

5. Les ingénieurs en charge des opérations de forage devront garder un journal et y enrégistrer chaque jour l'ouvrage exécuté ainsi que les évènements qui s'y rapportent.

NIVELLEMENTS DE PRÉCISION

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.
NIVELLEMENT GÉODÉSIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, vendredi 30 juin 1905.

M. ARTHUR ST-LAURENT,
Ingénieur en charge,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant des travaux exécutés jusqu'à cette date, concernant le Nivellement Géodésique.

LE NIVELLEMENT FUT COMMENCÉ EN NOVEMBRE, ENVIRON 8 MOIS.

Novembre 1904.

Les opérations de nivellement fut commencées au pont du Pacifique Canadien, à Lachine ; elles suivirent le chemin d'en bas de Lachine jusqu'au canal Lachine, et de là le long du chemin public ou chemin du roi jusqu'à Beaconsfield.

Décembre 1904.

Le long du chemin public, depuis Beaconsfield jusqu'à Sainte-Anne de Bellevue ; le long du Grand-Tronc, de Sainte-Anne de Bellevue à Vaudreuil ; par le chemin du roi, de Vaudreuil aux Cascades ; sur le côté nord du canal de Soulanges, à partir des Cascades jusqu'à Coteau Landing.

Janvier 1905.

Le long du Pacifique Canadien, de Vaudreuil à Rigaud ; de Rigaud à Pointe Fortune ; de Rigaud à Barb ; du Brook à Caledonia Springs.

Février 1905.

Le long du Pacifique Canadien, de Caledonia Springs à Vankleek-Hill ; le long du Canada Atlantique, de Vankleek-Hill à Hawkesbury ; Pacifiqne Canadien, de Vankleek-Hill à Barb Saint-Eugène ; Du Brook à la Station Centrale, Ottawa : de la Station Centrale au pied du Canal Rideau ; de la Station Centrale à l'Hôtel de Ville, Ottawa ; le long du Canada Atlantique, de Carp à la Station de March Sud.

Mars 1905.

Le long du Canada Atlantique, de March Sud à la traverse à niveau élevé, près de Britannia ; le long du Pacifique Canadien, de la traverse à niveau élevé jusqu'à la Station Union ; de la Station Union à l'Hôtel de Ville, par les rues Broad, Ottawa, Wellington, Bank et Albert ; de l'Aqueduc d'Ottawa au pied du canal Rideau, par la Station Union, Hull, le pont Alexandra et le canal Rideau ; le long du Pacifique Canadien, depuis Carp jusqu'à Arnprior.

Avril 1905.

Le long du Pacifique Canadien, depuis Arnprior jusqu'à Sand Point ; de Haley's à Sand Point, de Haley's à Pembroke ; de Chalk River à Pembroke.

Mai 1905.

Le long du Pacifique Canadien, de Chalk River à Mackay ; de Deux Rivières à Mackay.

Juin 1905.

Sur les lignes d'embranchement ; de la voie du Pacifique Canadien, à Bissets jusqu'à la rivière Ottawa ; de la voie du Pacifique Canadien à Deux Rivières jusqu'au pied des rapides de Deux Rivières par la rivière Ottawa ; le long du Pacifique Canadien, depuis Deux Rivières jusqu'à Eau Claire ; de North Bay jusqu'à Eau Claire.

QUANTITÉ DE NIVELLEMENTS COMPLÉTÉS JUSQU'À CETTE DATE.

—	Ouvrage sur le terrain ; nombre de jours d'ouvrage en dehors.	Montant d'ouvrage durant tout le mois.	Minimum d'ouvrage par jour durant tout le mois.	Maximum d'ouvrage par jour durant tout le mois.	Moyenne par jour de travail durant tout le mois.	Moyenne d'ouvrage pour tous les jours du mois.
1904.	jours.	milles.	milles.	milles.	milles.	milles.
Novembre	15	18·00	·25	3·00	1·20	·50
Décembre	16	22·00	·50	3·25	1·35	·71
1905.						
Janvier	20	55·00	1·11	5·34	2·80	1·78
Février	19	53·00	·27	5·34	2·79	1·89
Mars	20	57·00	·27	5·74	2·85	1·84
Avril	16	54·00	·97	6·08	3·38	1·80
Mai	16	56·00	1·64	5·40	3·50	1·81
Juin	18	66·00	·21	6·32	2·72	1·57
Totaux et moyennes	140	381	·21	6·32	2·72	1·57

NIVELLEMENTS QUI RESTENT À FAIRE

	Milles.
De Cornwall à Coteau Landing	35
De Rouse's Point à Lachine, via St-Jean, P.Q.	50
De North Bay à Toronto	227
De Allandah à Collingwood	35
Total	347

Moyenne de 1:6 mille par jour = $\frac{347}{1 \cdot 6}$ = 217 jours = 7 mois.

Les nivellements qui restent à faire devraient donc être complétés vers le 1er février 1906.

Votre obéissant serviteur,

(Signe) CHARLES F. X. CHALONER.

PARTIE V

RAPPORT CONCERNANT LES LIGNES TELEGRAPHIQUES DE L'ETAT

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1905.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 28 décembre 1905.

M. F. GÉLINAS,
Secrétaire, ministère des Travaux public.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service télégraphique de l'Etat pendant les douze mois terminés le 30 juin 1905.

Le rapport, semblable à celui de l'année dernière, est précédé d'une liste (faite jusqu'à date) des lignes terrestres et sous-marines en activité, avec des données sur leur longueur, l'année de leur construction, le nombre des bureaux présentement établis, et une estimation des résultats obtenus.

Au rapport sont annexés les tableaux ordinaires faisant connaître les bureaux, les télégraphistes, etc., des différents districts, ainsi que le tarif des messages sur toutes les lignes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. H. KELLEY,
Surintendant général.

QUARTIERS GÉNÉRAUX : MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA.

EXÉCUTIF.

L'honorable Chas S. Hyman, ministre des Travaux Publics.
M. A. Gobeil, I.S.O., député ministre des Travaux Publics.

PERSONNEL AUX QUARTIERS GÉNÉRAUX.

D. H. Keeley, surintendant général.
R. Keeley, comptable.
J. A. Parr, assistant technique.
Melle A. Hardcastle, sténographe.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

A. B. McDonald, Meat-Cove, Cap-Breton, ligne de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

M. W. Crean, Québec, lignes sur la rive nord du Saint-Laurent et sur l'île Anticosti.

J. S. Macdonald, Qu'Appelle, lignes des Territoires du Nord-Ouest et du sud de la Colombie-Britannique.

J. E. Gobeil, lignes du Yukon.

SURINTENDANCES.

Edwin Pope, Québec, surintendant du district de la rive nord du Saint-Laurent.

J. C. Taché, suiintendant du district Chicoutimi-Bersimis.

E. H. Tétu, Pentecôte, surintendant du district de la rive nord, à l'est de Bersimis.

A. Malouin, surintendant du district, Pointe-Ouest, Ile Anticosti.

A. LeBourdais, Les Meules, surintendant du district des Iles Madeleine.

D. C. Dawson, Saint-Jean, N.-B., surintendant du district du Cap-Breton.

Mde C. C. Seely, Grand Manan, N.-B., surintendant du district de la Baie de Fundy.

J. McR. Selkirk, Leamington, Ont., surintendant du district de l'Ile Pelée.

Robt. C. Macdonald, Qu'Appelle, surintendant du district des Territoires du Nord-Ouest.

William Henderson, Victoria, surintendant du district du sud de la Colombie-Britannique.

C. S. Stevens, Kamloops, C.-B., surintendant de la ligne de Penticton.

J. Y. Rochester, Vancouver, C.-B., surintendant suppléant de la ligne du Yukon.

J. T. Phalen, Aschroft, C.-B., surintendant du district de Ashcroft-Atliu.

A. B. Clegg, White Horse, T.Y., surintendant du district de Atlin-Boundary.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

Situation des Lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Ligne sur terre.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Moyenne annuelle de messages envoyés.
			Milles	Nœu's			
Terreneuve......	Port au Basque—Cap Ray..	1883	14	......	14	2	
Nouvelle-Ecosse.	Sydney-Nord—Meat-Cove (av. lig. de c.).	1880-02	167¼	....			
" ..	A travers le chenal Bras-d'Or..	1880	......	½			
" ..	" havre de Sainte-Anne.....	1887	......	¼	168¼	17	5,000
" ..	" " d'Ingonish..........	1887	......	¼			
" ..	Bras d'Or—Kempt Head.....	1904	20	.....	20	3	
" ..	Meat Cove—Ile Saint-Paul.	1890	. ....	20	23	1	50
" ..	Sur l'île St-Paul..	1890	3	.....			
" ..	Mabou—Meat Cove..	1887-00	109	......	109	9	2,500
" ..	Barrington—Cap Sable......	1883	16	....			
" ..	A travers le chenal de Bear-Point.......	1883	. ...	1½	17¾	Leased.	
" ..	" du phare..	1883	.....	¼			
" ..	Mabou—Port-Hawkesbury.............	1903	41¾	. ...	73¾		
" ..	Port-Hawkesbury—Saint-Pierre........	1903	32	......			
" ..	Saint-Pierre—Main-à-Dieu.............	1904	84¼	.. ..		15	1,500
" ..	Main-à-Dieu—Scatarie......	1902	..	1¾	128¾		
" ..	Sur l'île Scatarie..............	1904	7¼	...			
" ..	Gabarous—Sydney-Nord.	1904	35½	...			
N.-Brunswick...	Chatham—Escuminac...........	1885	42	......	42	6	600
	Réseau de la Baie de Fundy :						
...	Eastport—Campobello.........	1880	.. ...	1¾			
....	Sur la terre ferme d'Eastport...... .. .	1880	½	...			
"	Sur l'île Campobello.	1880	7½	....			
" ...	Campobello—Grand Manan	1880	. .	7¼	44¼	10	2,500
"	Sur l'île Grand Manan.......	1880	25¼	.....			
" ...	Grand Manan—Ile Cheney......... ...	1890	. ...	½			
"	Sur l'île Cheney.	1890	¾	.....			
"	Ile Cheney—Ile Whitehead	1890	....	¾			
"	Ile-aux-Perdrix—Fort Dufferin....	1900	......	¾	¾		
Québec.........	Baie Saint-Paul—Chicoutimi...........	1881-04	98	......	98	6	
"	Saint-Alexis—Baie Sainte-Catherine. .	1904	78	.... ..	78	5	2,000
"	Murray-Bay—Sainte-Agnès.....	1904	14½	.....	14½	2	
"	Baie Saint-Paul—Petite Rivière.	1904	13	....	13	1	
"	Chicoutimi—Saint-Charles.	1903	37	.....			
"	Sainte-Anne—Lac Claire.......	1903	15	.... .	61	10	
"	Sainte-Anne—Saint-Fulgence.	1903	9	. .			
	Ligne de la rive nord :						
"	Murray-Bay—Baie du Chateau.	1881-01	1,028½	.....			15,000
"	A travers la rivière Saguenay.	1883	......	1¼			
"	Bersimis à Manicouagan	1883	......	12	1090	66	
"	Manicouagan à Godbout..	1883	.....	26			
"	Baie du Chateau—Belle Isle.	1901	.	22¼			
"	Bersimis—Godbout (ligne alternative)...	1904-05	80	.....	80		
	Réseau de la quarantaine :						
"	Québec—L'Ange-Gardien	1885	13	.....			
"	L'Ange-Gardien—Ile d'Orléans.	1885	......	¾			
"	Sur l'île d'Orléans.....................	1885	29¼	.....			
"	Ile d'Orléans—Ile Réaux.	1889	... ..	2	52¾	8	2,300
"	Sur l'île Réaux	1889	2½	....			
"	Ile-Réaux—Grosse-Ile.........	1889	....	2			
"	Sur la Grosse-Ile (en totalité).........	1885-94	3¼	.. ...			
"	St-Jean—Ste-Famille (ligne de ceinture).	1904	5½	.....	5½	1	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Fin.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Ligne sur terre.	Câbles.	*Total.	Nombre de bureaux.	Moyenne annuelle de messages envoyés.
			Milles	Nœu's			
	Réseau d'Anticosti :						
Québec	Gaspé—L'Anse à Fougère	1881	28	.....	316½	9	1,500
"	L'Anse à Fougère—Anticosti	1881	.	44¼			
"	Sur l'île d'Anticosti	1881-90	223¼	.....			
"	Anticosti—Longue Pointe, Mingan	1890	....	21			
	Réseau des îles de la Madeleine :						
"	Meat-Cove, C.-B.—Iles de la Madeleine	1880	....	55	243	12	2,000
"	Sur les îles de la Madaleine	1881-02	83½	½			
"	Grosse-Ile—Ile Bryon	1902	...	11			
"	Ile Bryon—Anticosti	1902	......	93			
	Réseau de l'Ile Pelée :						
Ontario	Leamington—Pointe-Pelée	1889	12	....	42½	9	800
"	Dock de Leamington—Ile Pelée	1901	......	17			
"	Sur l'île Pelée	1889-00	13½	......			
Nord-Ouest	Qu'Appelle—Edmonton	1883	625	.....	625	18	9,500
"	Mâchoire d'Orignal—Montagne des Bois	1885	90½	.....	90½	3	300
"	Montagne des Bois—Willow-Bunch	1904	38	.....	38	7	2,000
"	Edmonton—Ag. des Sauv. et Stoney-Plain	1904	19	.....	19		
"	Edmonton—Athabaska-Ldg.	1904	98	.....	98		
"	Lac aux Canards—Batoche	1902	9	....	12½	3	200
"	Lac aux Canards—Agence des Sauvages	1902	3½	......			
"	Edmonton—Saint-Albert	1887	9	......	36	3	
"	Saint-Albert—Qui Barre et Alexandria	1902	27	.....			
"	Lloydminster (fil de ceinture) près de Pitt	1904	22	......	22	1	2,500
"	Victoria-Andrew et Whitford	1904-05	11½	......	11½	2	400
Col.-Britannique	Ashcroft—Quesnelle (fil local)	1878-87	215	......	215		
"	Victoria—Cap-Beale	1891	118	......	118	6	800
"	Nanaïmo—Comox	1893	81	......	81	8	8,000
"	Parksville—Alberni	1895	29½	....	86½	2	
"	Alberni—Cap-Beale	1899	57				
"	Alberni—Clayoquot	1902	96¾	......	96¾	4	550
"	Kamloops—Lower Nicola	1899	67	...	67	9	1,400
"	Lower Nicola—Penticton	1905	168	...	168	7	6,000
"	Vernon—Kilowna	1905	35	...	35	2	1,000
"	Golden—Windermere	1901-02	92	......	92	5	1,500
"	Duncan-Sta.—Salt-Spring-Isl. & Prolong.	1902-04	24	¾	24¾	4	
Yukon	Ashcroft—Dawson et frontière	1899-01	1845	....	2,252½	66	45,000
"	Hazelton—Port-Simpson et Aberdeen	1901-02	202½				
"	Tagish—Cariboo-Crossing	1901	18				
"	150 mile Sta.—Quesnelle-Forks	1902	64				
"	Ashcroft—Lillooet	1896	62				
"	Quesnelle—Barkerville	1887	61				
	Total à la fin de 1905	....	6586	344¼	6930¼	338	115,000

* Afin de totaliser plus facilement, les nœuds de câble sont considérés comme milles statutaires.

RAPPORT CONCERNANT LE SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT POUR 1904-05.

NOTES EXPLICATIVES.

L'état tabulaire qui précède ce rapport indique le nombre total de milles, etc., de lignes télégraphiques exploitées par l'Etat. Les autres lignes qui ont été subventionnées ou construites et transférées par l'Etat à des sociétés particulières ne sont pas comprises dans ce rapport.

Dans les pages qui suivent, on ne s'occupent que des faits spécifiques qui ont eu lieu durant l'exercice, et s'il ne se rattache au nom de quelque ligne mentionnée dans la liste aucun fait particulier. c'est qu'elle a été exploitée d'une manière satisfaisante dans le cours de l'année, et qu'il n'y a eu aucun changement depuis les rapports annuels précédents.

TERRE-NEUNE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap-Ray continue d'être exploitée suivant la convention conclue avec l'association de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

Inspecteur général.—Dans le but d'assurer l'efficacité du service, nous avons, le 6 de mai 1906, nommé M. A. B. McDonald, agent de Meat Cove, inspecteur général de toutes les lignes télégraphiques de l'Etat, dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Câble sous-marin de l'île Scatarie.—Quoique réparé le 23 de juillet 1904, ce câble se brisa de nouveau le 3 de novembre ; nous n'avons pas été capables de le réparer vu l'impossibilité de se procurer les services du " Tyrian," engagé à d'autres travaux plus importants.

Réparateurs généraux.—Au mois d'août 1904, Geo. E. Bissett. de Saint-Pierre, a été nommé réparateur général pour la section Port Hawkesbury-Gabarous ; et le 1er de mars 1905, V. A. McLennan, d'Inverness, a été nommé réparateur général de la section Port Hawkesbury-Meat Cove, en remplacement de W. J. Smyth.

Les poteaux de la ligne entre Meat Cove et Ingonish ont été réparés et solidés ; durant l'automne de 1904 et l'été de 1905 des réparations ont été faites aux lignes du Cap-Breton, le travail fut fait par les réparateurs réguliers et la main-d'œuvre locale. A l'exception de quelques poteaux qui furent renouvelés, les lignes n'ont pas eu besoin de réparations considérables, et, elle sont, aujourd'hui, en très bon état.

Construction de nouvelles lignes.—La ligne, mentionnée dans le rapport de l'année précédente comme étant en voie de construction, entre Grand-Bras-d'Or et Upper Kempt Head, une distance de 20 milles, a été complétée, et les bureaux suivants ont été ouverts ;—

Boularderie-Centre, Mde J. B. McKenzie, agent, le 27 d'octobre 1904.

Ross Ferry, Mlle Johanna Campbell, agent, le 24 d'octobre 1904.

Upper Kempt Head, Mde Murdock McKenzie, agent, le 27 de novembre 1904.

Nous avons obtenu un crédit; pour l'année courante, pour prolonger cette ligne le long du côté sud de Boularderie et pour construire une ligne de Sydney-Nord à Eskasoni. Ces travaux sont en voie de construction ; le travail est fait à la journée, sous la surveillance de Donald McKenzie et Joseph Logue ; ce dernier sera nommé réparateur général de ces nouvelles lignes et de la section entre Grand-Bras-d'Or et Sydney-Nord.

Sections de réparations locales.—Au mois de mai 1904, P. LaRede a démissionné comme réparateur local de la section Cheticamp-Grand-Etang. Les réparations furent

faites par des personnes employées temporairement, et au mois de mai 1905, J. L. Chiasson fut nommé réparateur. avec appointements de $40 par année, au lieu de $25, tel que antérieurement payé.

Nouveaux bureaux et changements de bureaux.

A Judique, au mois de juillet 1904, M[elle] McPherson, démissionnaire, remplacée par M[de] M. McDonald.

A Lardois, M[elle] Brymmer, agent, ayant démissionné, le bureau resta fermé jusqu'au 22 juin suivant, alors que M[elle] Marp D. Finlayson fut nommée agent-télégraphiste.

A Strathlorne, mi-chemin entre Mabou et Margaree Sud-Ouest, des arrangements ont été faits pour ouvrir un bureau à cet endroit, à la demande des habitants. (N.B.—Ce bureau a été ouvert le 25 de septembre 1905, en charge de M[elle] R. E. McLean, agent télégraphiste).

A GrandEtang, l'agent, G. Doucet, ayant démissionné, le bureau a été fermé depuis le 31 de mars 1905.

Ligne de la Pointe Basse (Low-Point).—Au mois de décembre 1904, des arrangements ont été faits avec la société de téléphone de Sydney-Nord, par lesquels les fils de la ligne de ceinture de la Pointe Basse ont été transférés sur les poteaux de la société de téléphone et notre vieille ligne de poteaux abandonnée.

Câble sous-marin de l'Ile Saint-Paul. Les communications entre Meat Cove et l'île Saint-Paul furent interrompues le 19 de novembre 1904. L'interruption s'est produite dans l'eau profonde, et le steamer *Tyrian* devra réparer ce câble ainsi que les autres du voisinage.

Iles de la Madeleine.—Le travail à cet endroit qui consistait à enlever la ligne suspendue sur les poteaux et la remplacer par une câble, a été completé. Une ligne de ceinture, a aussi été construite de la Pointe Basse à South Beach, une distance de trois milles, et un bureau a été ouvert en charge de M[elle] Chevrier, agent-télégraphiste.

Tarif spécial pour la saison d'hiver.—Dans le but de faciliter les communications entre l île et la terre-ferme durant l'hiver, un tarif spécial de $\frac{1}{2}$ cent par mot a été établi entre l'île et Meat Cove ; nous nous proposons de continuer cet arrangement l'hiver prochain.

Câbles sous-marins de l'île Bryon.—Les communications ont été interrompues entre l'île Bryon et l'île Anticosti le 11 de décembre 1904, et entre l'île Bryon et les îles de la Madeleine, le 11 de février 1905. Dans les deux cas l'interruption était à l'eau profonde ; la saison était trop avancée pour envoyer le steamer *Tyrian* réparer les dommages, ce qui sera fait à bonne heure la printemps prochain.

Ile Anticosti.—Le renouvellement du fil, entre la rivière Bescie et Fox-Bay, tel que mentionné dans mon rapport de l'année précédente, a été complété ; le travail a été fait par le réparateur général, aidé de la main d'œuvre locale. La ligne est maintenant en bon état.

Longue-Pointe.—Câble sous-marin de l'île Anticosti.—Ce câble, réparé au mois d'août 1903, tel que mentionné dans mon rapport de l'année précédente, se brisa encore le 16 de juillet 1904, mais fut réparé le 5 août, par le steamer *Tyrian.* Le 14 de novembre les communications furent encore interrompues, et le *Tyrian*, qui s'était rendu à l'endroit pour faire les réparations, fut forcé de partir sans avoir fait le travail, vu la date avancée de la saison.

Gaspé—Anticosti, câble sous-marin.—Il est peut-être bon de dire qu'à la date de ce rapport (le 28 décembre 1905), l'île Anticosti est entièrement isolée et qu'il n'y a aucunes communications télégraphiques possibles entre l'île et la terre-ferme ; le câble entre Gaspé et l'île Anticosti se brisa le 20 de novembre 1905, alors qu'il était trop tard pour entreprendre de le réparer. La question de se servir du télégraphe sans fil du ministère de la Marine, entre Heat-Point et Fame-Point, a été considérée, mais la dépense à été trouvée trop forte.

Ligne d'Escuminac.—Cette ligne a été réparée et mise en bon état durant l'automne de 1904.

A Black River, un bureau a été ouvert au mois de juillet 1904, et Melle M. J. McDougall a été nommée agent-télégraphiste.

BAIE DE FUNDY.

Lignes télégraphiques de Grand Manan, Campobello.—Des réparations générales ont été faites aux lignes, lesquelles sont aujourd'hui en bon état. Il ne s'est pas produit d'interruption durant le dernier exercice.

N. B. Les communications entre Campobello et Eastport furent interrompues le 5 août 1905, et rétablies, par le "Tyrian", le 5 septembre de la même année.

Ligne télégraphique de Barrington—Cap Sable.—Durant le cours de l'été dernier, le câble à travers le Passage Barrington se brisa, et, après examen, fut trouvé en très mauvais état, l'armature ayant, en plusieurs endroits, été entièrement détruite par la rouille ; il nous fut impossible d'envoyer le "Tyrian" poser un nouveau câble. La société de téléphone prolongea sa ligne de cinq milles, jusqu'à un étroit chenal, de trois quarts de mille de large, où un petit câble fut posé d'une manière très satisfaisante. Le coût de la construction du prolongement et le câble a été payé par ce ministère. Telle que maintenant construite, la ligne peut être facilement réparée.

Ligne téléphonique de l'île Partridge.—Les atterrissages de ce câble ayant été exposés par l'action de la mer, le câble, posé en 1899, fut examiné et trouvé en bon état, et les atterrissages furent recouverts.

Société de Téléphone de Yarmouth.—Le ministère a contribué un câble de un mille de long, pour le prolongement de la ligne téléphonique, de la terre-ferme à l'île Harry.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE LA RIVE NORD ET DE CHICOUTIMI.

Inspecteur Général.—Au mois de mai 1905, M. M. W. Crean, anciennement attaché au service télégraphique du Yukon, a été nommé inspecteur général des lignes de la Rive Nord et Chicoutimi, avec quartiers généraux à Québec. Ce district comprend toutes les lignes de Chicoutimi, de la Rive Nord du Saint-Laurent, de la Quarantaine et de l'île Anticosti.

Surintendance de district.—Depuis le mois de janvier 1905, la surintendance des lignes télégraphiques de Chicoutimi et de la Rive Nord, à l'ouest de Bersimis, a été donnée à M. J. C. Taché, ingénieur résident de Chicoutimi. La surintendance du trafic entre les lignes de l'Etat et le Great North Western Coy, demeure comme par le passé.

Lignes nouvelles dans le district de Chicoutimi.—Les lignes nouvelles mentionnées dans mon rapport de l'exercice précédent, ont été augmentées par le prolongement de Sainte-Fulgence à la Descente des Femmes, une distance de 16 milles ; une ligne de ceinture a aussi été construite de la ligne principale, près de Saint-Alexis, à Ferland, une distance de 4 milles et demi. Des bureaux ont été ouverts aux endroits suivants, savoir :—

Lac Laurent, agent télégraphiste, Simon Gagnon, le 1er d'août 1905.

Descente des Femmes, agent télégraphiste, Aug. Villincouve, le 1er d'août 1905.

Ferland, agent télégraphiste, Benite Lavoie, le 1er de mai 1905.

La ligne ci-haut mentionnée sera prolongée durant l'année, jusqu'à Sacré-Cœur, le terminus d'une ligne d'embranchement de Tadousac ; un second fil sera aussi posé entre Saint-Alexis et Chicoutimi, une distance de 14½ milles, ce qui donnera circuit direct entre Chicoutimi et la Baie Sainte-Catherine, via l'Anse Saint-Jean.

Nouveaux bureaux et changements.—En plus des changements ci-haut mentionnés, les changements suivants ont été faits, savoir :—

A Saint-Ambroise, sur la ligne de Chicoutimi, Saint-Charles, le bureau a été fermé au mois de mai 1905, à cause de la résignation de O. Grondin, agent télégraphiste, remplacé au mois de juin, par A. Simard.

A l'Anse-Cheval, le bureau a été fermé le 30 avril 1904, ouvert le 1er février 1905, M. Jos. Gagné, agent télégraphiste.

Sur la rive-nord du Saint-Laurent, à l'ouest de Bersimis.

A Bon Désir, entre Tadousac et Bergeronnes, un bureau a été ouvert, en charge de Mde. E. Gauthier, agent télégraphiste.

A Saint-Fidèle, le Rév. N. A. Parent, a ent, ayant laissé l'endroit, le bureau fut fermé le 12 avril 1904 ; il fut ouvert de nouveau le 1er de décembre 1904, en charge de Jos. Desbiens, agent télégraphiste.

A Cap à L'Aigle le bureau fut fermé pour l'hiver, le 1er décembre 1905, et ouvert en charge de Melle A. Bergeronnes, agent télégraphiste.

Tadousac-Bergeronnes.—Afin de faciliter les réparations, cette ligne a été remplacée par une ligne neuve, construite sur le chemin public, récemment ouvert par le gouvernement provincial.

Câble sous-marin du Saguenay.—Les communications par câble à travers la rivière Saguenay furent interrompues du 7 de juin au 12 de juillet 1905, alors qu'il fut réparé par Louis Roberge, de Québec ; le bris s'était produit dans l'atterrissage, à Tadousac, où le câble avait été fortement endommagé.

Entretien des chemins, sentiers, etc. Plusieurs ponts et chemins par où passe la ligne télégraphique ont été réparés, etc., durant le dernier exercice, et les dépenses ont été chargées contre le crédit voté pour l'entretien des lignes télégraphiques.

Rive Nord du Saint-Laurent, à l'est de Bersimis.—Ligne de Bersimis et Godbout. Tel que mentionné dans mon rapport de l'année précédente, cette ligne avait été construite jusqu'à Scougall Mill, une distance de quarante-cinq milles ; aussitôt que la chose fut possible, M. Crean, le nouvel inspecteur général en fit l'examen, après quoi il fut décidé de changer le cours de la ligne et construire une longueur additionnelle de trente-cinq ; ce changement fut complété le 5 août 1905, et depuis la ligne a donné entière satisfaction.

Bersimis Pointe aux Outardes—Ce câble sous-marin se brisa le 12 de mai 1905 ; un service de bateaux fut immédiatement organisé pour transporter les dépêche,s en attendant le résultat de l'examen. M. N. A. Comeau, agent à Godbout, retraça l'interruption dans la partie d'atterrissage, à la Pointe-aux-Outardes, et le dommage fut réparé le 30 du même mois.

Réparations générales, entretien des sentiers, chemins, etc.—Les réparations ordinaires, que nécessite l'entretien de la ligne, ont été faites par nos réparateurs locaux sous la direction des inspecteurs. Nouveaux Bureaux et changements de bureaux :—

A Sheldrake, le 1er de décembre 1904, Mde. Alphonse Girard a pris la place de sa sœur, Mlle A. LeBerge, agent télégraphiste.

A l'Ile-aux-Œufs, le parlement, à sa dernière session, avait voté un crédit pour relier cette île au système télégraphique. (Le 2 d'octobre 1905, un câble sous marin d'un nœud et demi de long fut posé par le steamer *Tyrian*; et un fil posé de l'atterrissage à Pentecôte, une distance de 9 milles).

A Moisie Est, le bureau, chez MM. Halliday & frères, fut fermé le 1er août 1904, et ouvert de nouveau le 3 avril 1905.

A Coxipi, le bureau et la station de réparations furent fermés le 14 de juin 1904, à cause du départ de l'agent-réparateur. Nous sommes à faire des arrangements pour ouvrir un bureau à Shicataca, à une courte distance de Coxipi.

A Blanc Sablon le bureau fut fermé durant la saison d'hiver et ouvert de nouveau le 15 avril 1905.

A Clarke City le bureau fut fermé le 10 de novembre 1904, et ouvert de nouveau le 15 avril 1905.

A la Baie des Ha-Ha, un bureau fut ouvert le 14 de juin 1904, en charge de Mde Adeline Monger, télégraphiste, et Jos. Monger, réparateur.

A Betchouan, l'agent ayant démissionné fut remplacé par Jos. Picard, le 15 de juillet 1904.

Câble sous-marin de Belle-Isle.—Il n'y a eu aucuns changements dans l'état de ce câble et de la station de télégraphe sans fil. Un arrangement a été fait avec la seciété Marconi, par lequel les stations de Belle-Isle et de Pointe-Amour devront être tenues en communication durant l'hiver ; le bureau de Château-Bay a été fermé temporairement, et l'agent, M. J. Maloney, a été transféré à la Pointe-Amour.

Ligne de la Grosse-Ile.—Le 28 de décembre 1904, le câble sous-marin se brisa, entre L'Ange-Gardien et Saint-Pierre ; le 11 de janvier, une ligne temporaire fut construite sur la glace. Plusieurs interruptions se sont produites sur ce réseau, durant le printemps de 1905, dues à l'action de la glace en mouvement. Les dommages furent réparés aussitôt que possible par M. L. Roberge, de Québec.

Service alternatif de télégraphie sans fil.—Vu les interruptions fréquentes qui se produisent dans les câbles sous-marins de ce réseau, il a été décidé de se servir, lorsqu'il sera nécessaire pour cause d'interruptions, de la télégraphie sans fil, et, à sa dernière session, le parlement a voté un crédit à cette fin. Des arrangements ont depuis été faits avec la société Marconi, de Montréal, pour la construction de deux stations.

ONTARIO.

Ligne de l'Ile Pelée.—Tel que mentionné dans le rapport de l'année précédente, le câble sous-marin de l'Ile Pelée fut réparé le 16 de juin 1904 ; mais le 9 de décembre il fut encore brisé par la glace. Au mois de mai, après examen, on trouva que le câble était brisé en plusieurs endroits, et il fallut attendre l'arrivée d'un câble neuf (4 nœuds) pour renouveler les sections usées. (Ce câble fut livré à Leamington, et les réparations furent faites sous la directlon de J. McR. Selkirk, surintendant de district. Depuis le 10 octobre 1905, la ligne a fonctionné d'une manière satisfaisante.

Renouvellement des appareils téléphoniques.—Pour l'amélioration générale de la ligne téléphonique de l'Ile Pelée, nous avons, durant l'été de 1904, posé, dans tous les bureaux, des appareils Bell, pour téléphone à longue distance ; l'installation de ces appareils a été complétée le 16 de novembre, sous la direction de J. McR. Selkirk, surintendant de district, lequel fait rapport que les nouveaux appareils donnent entière satisfaction.

Nouveaux bureaux et changements de bureaux.—Au dock sud, l'agence chez F. W. Ferguson a été transférée chez Mde F. B. McCormick, qui est en charge.

A McIntyres Corners, le bureau est fermé depuis le mois d'août 1904, l'agent ayant démissionné.

A Bairds, environ mi-chemin entre Leamington et le lac, un bureau a été ouvert le 2 de novembre 1904.

A Tiddens, environ à mi-chemin de la Pointe Pelée, un bureau a été ouvert au mois d'avril 1905, l'appareil anciennement à la maisen du club a été transféré à cet endroit.

TERRITOIRE DU NORD-OUEST..

De même que pour les réseaux des Provinces Maritimes et de la rive nord du Saint-Laurent, un inspecteur général a été nommé pour le réseau télégraphique du Nord-Ouest ; M. J. S. Macdonald, anciennement surintendant du district, a été nommé inspecteur au mois de mai 1905 Cette division comprend toutes les lignes de territoires du Nord-Ouest (Assiniboine, Saskatchewan et Alberta) ainsi que la partie sud de la Colombie-Britannique. au sud d'Ashcroft, y compris l'île de Vancouver.

Surintendant de district.—Cette position, vacante par le changement ci-haut mentionné, a été donnée à M. R. C. Macdonald, anciennement du personnel des lignes du Yukon.

Constructions de nouvelles lignes :—Durant le dernier exercice nous avons construit une ligne téléphonique (sept milles) reliant Whitford à Andrew. A Whitford l'appareil téléphonique a été installé dans le bureau de poste, au mois de juillet 1905.

Morinville Légal.—La ligne locale, propriété particulière, mais construite avec l'assistance du gouvernement, a été prolongée jusqu'à Saint-Emile de Legal, une distance de douze milles. En 1901, le ministère contribua le fil nécessaire pour ce prolongement, mais la construction fut retardée, et durant le dernier exercice le gouvernement a contribué une somme additionnelle de $355.

Renouvellement des poteaux.—Des poteaux ont été achetés et distribués le long aux endroits les plus propices. Dans son rapport de l'année précédente, le surintendant du district recommandait le renouvellement de 1,450 poteaux sur la ligne de Qu'Appelle-Edmonton, et 500 poteaux sur la ligne Moose-Jaw-Wood Mountain, ces poteaux ont été en majeure partie renouvelés et les lignes sont aujourd'hui en bon état.

Bâtisses pour bureaux.—Les bâtisses mentionnées dans le rapport de l'année précédente comme étant nécessaires pour les bureaux de Humboldt, Willow Bunch et Athabaska Landing ont été construites. La bâtisse à Athabaska Landing servira aussi de bureau de poste.

Ligne téléphonique du Parc Banff.—Cette ligne a été entièrement réparée et treize appareils téléphoniques pour longue distance ont été posés, durant le mois de juin 1905. La Ligne a depuis donné entière satisfaction.

Transfert des lignes sur les voies publiques.—Les lignes télégraphiques à travers la campagne, aux environs de Moose-Jaw, ont été transférées sur les voies publiques, tel que mentionné dans le rapport de l'année précédente ; durant le dernier exercice financier il en a été fait de même de la ligne entre Fort Saskatchewan et Star, dans la division de Qu'Appelle-Edmonton.

Nouveaux bureaux et changements de bureaux.

Durant les mois de juin et juillet 1905, une ligne téléphonique a été construite entre Whitford et le bureau de télégraphe d'Andrew, une distance de 7 milles.

A Victoria, le 1er février 1905, Mde Gordon a été nommée agent-télégraphiste, en remplacement de J. C. Gordon, décédé.

Nominations et transferts des réparateurs.

A Moose-Jaw, H. Sykes a démissionné comme réparateur, mais continue à avoir charge de la batterie principale et à faire les réparations dans le voisinage de Moose-Jaw. Le 1er de novembre 1905, F. Brown, de Wood Mountain, a été nommé réparateur général de la ligne de Moose-Jaw, Wood Mountain, Willow Bunch.

A Bresaylor, Geo. Duncan a été nommé réparateur, le 8 de mars 1905.

A Andrew, le 16 mars 1905, C. Norn a été nommé réparateur, en remplacement de J. C. Gordon, de Victoria, décédé.

Vieille ligne téléphonique entre Fort McLeod et Lethbridge, (29 milles).—Cette ligne abandonnée depuis plusieurs années, était un danger pour les animaux ; ce qui restait de la ligne fut enlevé, le fil et les isoloirs amassés et vendus à l'enchère, à J. V. Thelin, pour la somme de $50.00.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

Inspecteur général.—Tel que mentionné au commencement de ce rapport, un inspecteur général a été nommé pour ce district.

Surintendant de district.—M. C. S. Stevens, anciennement agent à Kamloops, a été nommé surintendant de district, le 1er de juin 1905.

CONSTRUCTION.

Lower Nicola-Penticton.—La ligne de Kamloops-Nicola a été prolongée jusqu'à Penticton, via Princeton et Fairview, une distance de 168 milles ; le travail a été fait à la journée, sous la surveillance de Wm Henderson, surintendant de district. Les poteaux sont du meilleur bois qu'il a été possible de se procurer ; dans la forêt, ou c'était praticable, le fil a été attaché aux arbres. Nous nous sommes servi du fil de fer galvanisé n° 6 et d'isoloirs en porcelaine blanche. La ligne a été complétée au mois de janvier 1905, et des instruments téléphoniques ont été posés aux principaux endroits. A sa dernière session, le parlement vota un crédit pour compléter l'installation de cette

ligne, pour augmenter le nombre des bureaux et établir des échanges à Lower Nicola et à Hedley. (Ces améliorations, etc., ont été faites dans le cours de l'automne de 1905) Vernon-Kelowna. A sa session de 1904, le parlement vota un crédit pour construire une ligne entre Vernon et Kelowna, une distance de 35 milles. Le travail a été fait à la journée, sous la direction de Wm Henderson, surintendant de district, et de R. Swift, contre-maître. La ligne fut terminée au mois de février 1905, alors qu'il fut trouvé plus avantageux d'opérer la ligne par le téléphone. La ligne se raccorde, à Vernon, au système télégraphique du Pacifique Canadien. Nous nous sommes servi de poteaux de cèdre et de fil de fer galvanisé n° 8.

Un examen a été fait de ces lignes par M. J. C. Gobeil, récemment nommé inspecteur général de ce district, lequel a soumis, en date du 10 avril 1905, un rapport détaillé de l'état actuel des travaux.

Kelowna-Penticton.—Le parlement, à sa dernière session vota un crédit pour la construction d'une ligne entre Kelowna et Penticton, via Peachland, une distance de 45 milles. Des arrangements ont été faits pour se procurer les poteaux, le fil et le câble nécessaires, et l'ouvrage commencera au printemps prochain.

RÉPARATIONS GÉNÉRALES, RENOUVELLEMENTS DES POTEAUX, ETC.

Kamloops-Nicola.—Tel que mentionné dans mon rapport de l'année précédente, un crédit a été voté par le parlement pour réparer cette ligne. Durant le cours de la dernière saison, nous avons renouvelé les poteaux, où c'était nécessaire, sous la surveillance directe du surintendant local.

Golden-Windermere.—Nous n'avons fait que les réparations habituelles, nécessaires à l'entretien de la ligne.

Un cabinet sourd a été installé dans le bureau de Golden, pour l'accommodation des personnes qui viennent téléphoner.

A Golden.—M. R. N. Young, ancien agent conjoint du Pacifique Canadien et du gouvernement, démissionnaire, a été remplacé par W. A. Decow, le 1er décembre 1904.

Lignes télégraphiques sur l'île de Vancouver.—Dans l'été de 1904, M. J. S. Brown, du bureau de Victoria, fit l'inspection des lignes de Comox, Alberni et Clayoquot ; ces lignes ont été trouvées en bon état, ne nécessitant que les réparations ordinaires, faites par les réparateurs locaux.

A Uchucklesit, à 10 milles de l'atterrissage du câble sous-marin de Franklin Creek, où demeure le réparateur de la division de Franklin Creek—Pipestern, un raccordement téléphonique a été établi avec le bureau de la Nahmint Mining Company, et pour lequel la compagnie paye la somme de $2.50 par mois.

Ligne de Victoria—Cap Beale.—Les conditions ne sont pas changées, les communications ont été maintenues, autant que possible, par les réparateurs locaux ; lors des interruptions les messages furent envoyés par le Pacifique Canadien, *viâ* Victoria ou Cap Beale et Bamfield Creek.

A Port Renfrew, le 1er de mai 1905, J. W. Williams a été nommé réparateur, en remplacement de W. E. H. Ellison.

A Clo-oose, le réparateur, O. Rosander, démissionna le 30 de mai 1905, et fut remplacé, temporairement, par R. S. Daykin, de Carmanah.

A Jordan River, une ligne téléphonique, avec cinq appareils, fut construite pour la commodité des industries avoisinantes.

A Otter Pointe, une ligne semblable a été construite pour la commodité du commerce au quai de Sooke.

Ligne de l'île Salt Springs.—A la dernière session du parlement un crédit fut voté pour renouvoler le câble sous-marin, à travers Samson Narrows, où les communications étaient interrompues tel que mentionné dans le rapport de l'année précédente. (Le nouveau câble a été reçu et les communications rétablies le 15 août 1905).

YUKON.

(Cette division comprend la ligne de Ashcroft-Quesnelle et autres embranchements).

Inspecteur général.—De même que pour les lignes des provinces Maritimes, les lignes de la rive nord du Saint-Laurent, du Nord-Ouest et de la Colombie-Britannique, un inspecteur général a été nommé pour la division du Yukon ; M. J. E. Gobeil, faisant anciennement partie du personnel de construction de la ligne du Yukon, a été nommé à ce poste, qui comprend l'inspection de toutes les lignes au nord d'Ashcroft.

Réparations à la ligne principale.—Durant l'année, nous n'avons eu à faire que les travaux de réparations ordinaires, exécutés par le personnel régulier.

Les changements faits dans le personnel, bureaux, etc., sont mentionnés dans la liste ci-jointe.

Lignes d'embranchements.—La ligne de Quesnelle à Barkerville, 61 milles, et celle d'Ashcroft à Lillooët, 62 milles, ayant besoin de réparations, tel que mentionné dans le rapport de l'année précédente, ont été réparées et mises en bon état.

Nouveaux bureaux et changements de bureaux.

A Cache Creek, à quatre milles d'Ashcroft, le bureau ouvert en décembre 1903, fut fermé en mai 1905, l'agent ayant démissionné.

A Bonapart, à trois milles et demi de Cache-Creek, un bureau fut ouvert le 23 juin 1905, en charge de D. O'Hara.

A Pavillion, sur l'embranchement d'Ashcroft-Lillooëtt, le bureau en charge de M. R. Cumming, démissionnaire, a été transféré à 'The Grangé' en charge de Mme Bryson.

A Forty Mile, près de la frontière nord, nous avons acheté la propriété de W. F. O'Brien, et nous y avons installé le bureau du télégraphe.

Rapport concernant le système télégraphique du Yukon, pour l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905.

RECETTES ET DÉPENSES de la ligne principale et des embranchements :
ETAT comparatif des recettes et dépenses :

——	Dépenses.	Recettes.	Déficit.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ligne principale	195,085 02	111,804 02	73,281 00
Port Simpson	16,342 92	1,820 22	14,522 70
Barkerville	1,575 00	897 09	677 91
Horse Fly	1,822 47	823 71	997 76
Lillooet	1,708 02	529 00	1,179 02
	206,532 43	115,874 04	90,658 39

Dépenses totales..........$ 206,532 43
Recettes totales..........2...... 115,874 04

Déficit..........$ 90,658 39

ETAT comparatif des recettes et dépenses :

—	$ c.	—	$ c.
1903-1904—Recettes	126,991 97	Dépenses	176,790 15
1904-1905— "	115,874 04	"	206,532 43
Diminution des recettes	11,117 93	Augmentation des dépenses	29,742 28

Nombre de dépêches.

1903-4.	Quantité.	Montant.	1904-5.	Quantité.	Montant.
		$ c.			$ c.
Dépêches envoyées	47,982	119,238 39	Dépêches envoyées	47,730	109,324 34
" reçues	48,372		" reçues	49,966	
Presse	775,358	7,753 58	Presse	654,970	6,549 70
		126,991 97			115,874 04

Tel que mentionné dans mon rapport en date du 1er novembre 1904, le fait que le gouvernement des Etats-Unis a achevé de poser ses câbles sous-marins entre Sitka et Valdez au mois d'octobre 1904, a considérablement affecté nos recettes, puisque tous les messages venant de l'Alaska sont maintenant envoyés par Valdez. Les recettes du bureau de White Horse ont aussi fortement souffert de ce changement, vu que les dépêches de Juneau et de Skagway passent maintenant par la ligne du gouvernement des Etats-Unis.

La diminution des recettes à Ashcroft, le point de raccordement avec les lignes du Pacifique Canadien, est due à la diminution des affaires venant de l'Alaska.

L'état suivant montre la diminution exacte des recettes durant l'exercice terminé le 30 de juin 1905 :

Recettes en 1903–04	$126,991.97
" " 1904–05	115,874.04
Diminution des recettes	$ 11,117.93

Les recettes de 1903-04, $126,991.97, se composent de :

Recettes	$126,520.49
Comptes en souffrance payés durant l'exercice	471.15
Payé par erreur	0.33
	$126,991.97

Le montant de 471.15 est déduit de la somme de $1,179.97, reportée de 1092-03 ; la balance $708.82, est reportable à l'année 1904-05.

Les recettes en 1904-05, $115,874.04, se composent comme suit :

Recettes	$115,783.49
Compte en souffrance payé durant l'exercice	90.55
	115,874.04

Le montant de $90.55 est déduit de la somme de $708.82, reportée de 1903.04 ; la balance, $618,27, est reportable à l'année 1905-06.

Augmentations et diminutions des recettes—

DIMINUTIONS.

Ashcroft	$ 6,931 31
Quesnelle	142 39
Atlin	850 39
Dawson	2,358 01
Forty Mile	551 19
Selkirk	142 04
White Horse	5,780 26
Yukon Crossing	241 08
Other offices	608 06
	$17,604 73

AUGMENTATIONS.

Bullion	$ 190 63
Hazelton	242 08
Telegraph-Creek	132 17
Lorne Creek	113 19
Aberdeen	301 70
Port-Simpson	322 70
Boundary (Frontières)	5,114 08
Autres bureaux	451 57
	$ 6,867 73

Diminution des recettes	$17,604 73
Moins augmentation	6,867 73
Diminution nette	$10,737 00

L'augmentation dans les recettes du bureau des Frontières (Boundary) a eu lieu dans la première partie de l'année, avant l'achèvement des câbles des Etats-Unis ; après cette date les recettes tombèrent bien en dessous de la moyenne, et cette diminution sera encore plus sensible en 1905-06.

Dépenses		$206,532 43
Salaires	$123,204 79	
Provisions, etc	28,785 10	
Fret, transport, etc	29,075 79	
Divers, loyers, combustible, pensions, réparations des chemins (trails), etc	14,686 92	
Réparations, ligne principale	4,818 55	
" " de Barkerville	758 00	
" " de Lillooët	853 39	
Construction de nouveaux postes	655 68	
Payé en accompte de 1901-02	3,387 61	
Enterrement	82 60	
Inspection	224 00	
		206,532 43

La dépense totale, $206,532 43, comprend des obligations au montant de $3,387 61 encourues antérieurement à 1903-04, et une somme de $25,061 05 payable au 30 juin 1904, le tout formant un total de $28,448 66, lequel déduit de la dépense totale de

1904-05, laisserait un total de $178,083 77 pour l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905.

La différence entre la dépense totale de 1903-04 et le mantant payé durant la même année, savoir, $18,980 40, ajoutée à la balance en souffrance de 1902-03, payé sur le crédit de 1903-04, $6,080 65, forme le montant de $25,061 05 non payé au 30 de juin 1904.

La ligne a été entretenue dans un état assez satisfaisant, si nous prenons en considération les difficultés d'entretien particulières au pays, c'est à-dire la longueur de la ligne, la nature exceptionnelle du pays et le manque de population, etc. Les difficultés les plus sérieuses se sont produites dans cette partie de la ligne entre le Premier Poste (First Cabin), au nord de Hazelton, et le lac Echo ; la ligne sur ce parcours, se rapproche de la côte du Pacifique et est exposée aux tempêtes de neige chargée d'eau.

La ligne entre Quesnelle et la frontière nord a été examinée et réparée.

Vu la manière insatisfaisante avec laquelle le bureau de White Horse était géré, le surintendant de district, M. A. B. Clegg, a été suspendu au mois de juin dernier ; M. Gilchen agit depuis cette date comme surintendant.

Durant l'exercice financier, plusieurs télégraphistes et réparateurs ont été démis pour négligence de leurs devoirs ; à part ces quelques exceptions les employés ont donné entière satisfaction.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. Y. ROCHESTER.

CHANGEMENTS DE TARIF.

Messages de la presse.—Au mois d'avril 1905, l'ancien tarif de un centin par mot avec minimum de $1 a été modifié comme suit :—

Sur la ligne du Yukon, 1 centin par mot, minimum $1. Ce tarif s'applique à toute la ligne, excepté la division de Barkerville-Aschroft (locale), dont le minimum est 50 centins.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.

Inspecteurs généraux.—Tel que mentionné dans ce rapport, quatre inspecteurs généraux ont été nommés afin d'assurer l'efficacité du service.

Vaisseau-câble.—Les réparations considérables que nous avons fait subir au steamer *Tyrian* ont été cause que ce vaisseau n'a pas pu commencer son travail avant le mois de septembre. Le vaisseau, comme les années précédentes, était en charge du capitaine F. O'Leary ; ingénieur en chef, R. G. Zwicher ; le pilote, W. McConnell et des autres officiers et membres de l'équipage pour la pluspart employés la saison précédente. M. A. B. McDonald, de Meat Cove, Cap Breton, a, comme l'année dernière, agi comme électricien en charge de la pose et des réparations des câbles.

Note.—Nous regrettons d'avoir à mentionner le triste accident qui a eu lieu dans la chambre des bouilloires du *Tyrian*, lorsque ce vaisseau était à deux milles par le travers de Meat Cove, le 28 octobre 1905, engagé à réparer le câble des îles de la Madeleine. L'explosion de deux tampons de sûreté causèrent des blessures mortelles à deux chauffeurs, P. Purcell et P. McGrath ; le premier mourut pendant le trajet à Sydney, où le vaisseau fut conduit après l'accident ; McGrath mourut peu de temps après l'arrivée du vaisseau. Les corps furent envoyés par chemin de fer à Halifax, sous la garde d'un des membres de l'équipage, et les arrangements funéraires furent faits par l'ingénieur résident, pour le ministère.

Après que le vaisseau fut examiné et réparé, il fut déclaré en bon état et, le 8 de novembre, il fut autorisé à reprendre son travail, lequel fut complété le 16 du même mois ; le vaisseau retourna alors à Halifax, où il fut mis en hivernement.

Lignes télégraphiques au Canada.—Le tableau suivant, d'un intérêt général, donne le nombre de milles de lignes télégraphiques au Canada :—

Canada.	Longueur en milles.			Longueur du fil en milles.			Nombre de bureaux.
	Sur terre.	Sous terre.	Total.	Sur terre.	Sous terre.	Total.	
Great North Western Telegraph Co	18,286	....	18,286	35,721	....	35,721	1,455
Canadian Pacific Telegraphs....	10,292	2	10,294	50,952	57	51,009	1,150
Western Union Telegraph Co...	2,610	28	2,638	9,805	44	9,849	219
Service télégraphique de l'Etat..	6,590	....	6,590	6,590	....	6,590	337

REVENUS ET DÉPENSES.

On trouvera, au tableau qui suit, l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été fait mention :—

1904-05.	Dépenses.	Revenus.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—			Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheries sont transmis gratuitement.
Anticosti, lignes de l'île d'........	5,083 47	1,145 17	
Baie de Fundy, lignes de la........	2,107 31	882 55	
Cape Ray "	250 00		
Escuminac "	755 67	148 32	
Ile de " La Madeleine"	3,073 34	1,179 11	
Agence de " Pointe-au-Père"........	500 00		
Cap Breton, lignes de l'île de........	10,254 45	2,754 28	
Côte Nord du St-Laurent, à l'Est de Bersimis........	15,333 50	4,086 06	
" " à l'Ouest de "	8,723 17	1,764 01	
Quarantaine, ligne de la........	4,158 04	344 13	
Ile aux Coudres........	150 00		
Navire à câble *Tyrian* :—			
Renouvellement de l'outillage, etc........	37,572 56		
Subsides, papeterie, matériel, de lignes et de bureau et dépenses imprévues	12,162 89		
Total Golfe St-Laurent, etc........	100,124 40	12,304 63	
Ontario :—			
Ligne de l'île Pelée........	3,325 34	137 25	
Lignes télégraphiques du Nord-Ouest........	30,703 68	5,976 91	
Colombie-Anglaise :—			
Alberni-Cape Beale........	774 00	10 59	
Alberni-Clayoquot........	3,134 34	391 14	
Golden-Windermere........	3,186 62	700 13	
Kamloops-Nicola........	861 03	1,400 40 (Kamloops-Nicola et Nicola-Penticton)	
Nicola-Penticton........	192 20		
Nanaimo-Comox........	3,443 38	2,307 93	
Vancouver-Salt Spring........	174 46	4 77	
Vernon-Kilowna........	292 15	343 19	
Victoria-Cape Beale........	4,826 78	305 32	
Service télégraphique généra.l........	1,354 62		
Yukon :—			
Ashcroft-Dawson........	229,351 05	115,876 18	
Service télégraphique général........	2,263 23		
Total........	384,007 28	139,758 44	

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES.

A la fin du mois de juin 1904, les raccordements téléphoniques faits avec le bureau central de la Compagnie du téléphone Bell à Ottawa, et imputables au crédit spécial numéro 266, se sont élevés à la somme de $10,680. Ils se répartissent comme suit pour les divers ministères :—

Ministère.	Bureaux.	Résidences.	Coût annuel.
			$ c.
Agriculture	7	4	435 00
Auditeur général	3	1	150 00
Recensement	1	....	50 00
Douanes	5	2	290 00
Police fédérale	6	3	363 00
Cour de l'Echiquier	1	2	105 00
Finances	6	2	283 00
Gouverneur général (y compris système privé)	3	2	362 75
Chambre des Communes	14	3	687 50
Affaires des Sauvages	4	1	190 00
Revenu de l'Intérieur	4	5	408 00
Intérieur (y compris ligne de l'observatoire)	26	3	1,165 00
Musée géologique	2	1	110 00
Justice	6	10	628 00
Ministère du Travail	1	....	50 00
Gendarmerie à cheval	3	1	145 00
Marine et Pêcheries	10	5	563 00
Milice et Défense	10	11	797 00
Bibliothèque du Parlement	1	2	120 00
Conseil privé	3	5	335 00
Ministère des Postes (y compris travaux de la rivière Ottawa)	5	5	385 00
Travaux publics (y compris travaux de la rivière Ottawa	32	15	1,948 00
Impressions et papeterie	3	2	190 00
Chemins de fer et Canaux	3	5	305 00
Secrétariat d'Etat	3	2	180 00
Sénat	5	1	215 00
Ministere du Commerce	3	3	220 00
	179	96	10,680 25

TABLEAUX ANNEXES.

Les états tabulaires ordinaires des lignes et des bureaux, du personnel, etc., du service télégraphique annexés à ce rapport, contiennent toutes les additions et les changements faits jusqu'au 30 juin 1905.

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

OTTAWA, 9 décembre 1904.

SERVICE TÉLÉGRAPAIQUE DE L'ÉTAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Mémoire.
		Milles	$ c.	
1	Port aux Basques	0	50 00 ou commission	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
2	Cap de Ray (phare)	14	50 00 "	
	Totaux	14	100 00	

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port aux Basques avec la ligne de terre de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—(*Suite*).

SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Baie-du-Renard	0	Geo. Cabot	300 00	13 mai 1900	Salaire porté de $200 à $300 depuis décembre 1902.
2	Pointe Heath	23	A. Tremblay	50 00 ou commission	1er août 1900	Agence locale.
				200 00 "	1er nov. 1902	Station de raccordement avec câble.
3	Phare de la Pointe Sud	32½	E. Leprise	50 00 "	1er juillet 1903	
4	Crique à la Chaloupe	17½	B. Bradley	210 00 "	7 " 1881	
5	Lac Salé	52½	A. Allard, agt réparat.	360 00 "	1er juin 1903	Plus $1 par jour losqu'absent en devoir.
6	Phare de la Pte Sud-Ouest	15	A. Z. Lemieux	420 00 "	1er " 1901	Augmenté de $300 depuis mai 1903
....	Rivière Jupiter	7		50 00 "		
....	Rivière à la Loutre	17½		50 00 "		
....	Rivière Becsie	22		50 00 "		
....	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10		50 00 "		
7	Phare de la Pointe Ouest	9	A. Malouin, sur. de dis.	344 00 par année	1er août 1900	
			" télégraph.	50 00 "	10 " 1881	
8	Baie des Anglais	3	F. Cabot	120 00 et commission	1er juillet 1882	
....	Baie Mechastic (atterrisage du câble)	14½				
	Totaux	223¼		2,334 00		

La Pointe Sud-Ouest se raccorde à l'Anse à Fougère, Gaspé, par un câble de 44¼ nœuds; et de la Baie Mechastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds

0	L'Anse à Fougère		Thos. Dupuis	17 00		Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement.*
1	Bassin de Gaspé	28	J. J. Annett	540 00	16 oct. 1881	Bureau de raccordement. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.W. Le salaire était de $420 par année avant le 1er décembre 1903.
		28		557 00		

* Ce paiement a été fait à M. N. Bernier avant octobre 1903.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou commission	1er oct.	1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00 "	11 juin	1881	
3	Village de l'Etang-du-Nord	15	I. G. Binet, répar. gén.	400 00 "	1er déc.	1900	Plus $1 par jour lorsqu'absent en devoir.
			Mme A. Binet	50 00 "	1er "	1881	
4	Phare de l'Etang-du-Nord	1	N. Arsenault	50 00 "	1er sept.	1891	Ligne de ceinture à 2 fils.
5	Ile aux Meules	5	W. Leslie	Commission 25 p. 100	20 mai	1897	
6	Les Meules		A. LeBourdais, s. de d.	720 00	17 août	1880	Plus $1 par jour lorsqu'absent en devoir. Les appointements étaient de $600 par année antérieurement au 1er mai 1904.
			Mme LeBourdais, tél'g	50 00	15 sept.	1893	
7	Havre-aux-Maisons (câble d'½ nœud)*	3	Camille Delaney	50 00 ou commission	1er juin	1903	
8	Ile aux Loups	28½					
9	Grosse-Ile	11	N. Clark	360 00 ou commission	1er juin	1888	Pour station de réponse. Les allocations étaient de $200 antérieurement au 1er déc. 1902 et commission pour agence locale.
			J. Quinn	50 00 "	1er déc.	1902	
10	Grande-Entrée	11	Mrs. F. Atkins	50 00 "	18 fév.	1882	
11	*Pointe Basse, ligne de ceinture à 2 fils de Havre-aux-Maisons	4	H. Arseneau	50 00 "	1er août	1902	
12	Banc Sud, ligne de ceinture double	3	E. Chevrier	50 00 "	1er juillet	1905	
13	Ile Bryon	1	W. Dingwell	150 00	1er janv.	1903	Ligne de ceinture à 2 fils du terminus des câbles de la Grosse-Ile et d'Anticosti.
		91½		2,130 00			

La Grosse-Ile est mise en communication à Old-Harry avec Meat-Cove, C.-B., par un câble de 55 nœuds ; elle est aussi raccordée à l'Ile Bryon par un câble de 11 nœuds, et de là à la Pointe Heath, sur l'Ile d'Anticosti, par un autre câble de 93 nœuds.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles		$ c.		
1	Meat-Cove (câble)		A. B. McDonald, gérant de circuit	720 00	7 nov. 1880	La commission est de 25 p. 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Baie d'Aspy	10½	I. Y. Nichols	50 00 ou commission	1er juill. 1894	
3	Dingwall (ligne de ceint.)	3¾, 2¾	Murdock McLeod	50 00 "	31 août 1898	Cette ligne de ceinture qui traversait autrefois la Pointe Blanche, a été fermée.
4	Cap-Nord	3	John McDonald	50 00 "	13 mai 1894	
5	Havre de Neil, (mi-chem. ligne de ceinture)	11, 1¾	M. McLeod	50 00 "	1er avril 1887	
6	Ingonish, Baie-Nord	9	Mme S. S. Burke	50 00 "	1er juin 1884	J. M. Burke, ancient agent, décédé.
7	Ingonish-Sud	10½	Geo. Brewer	50 00 "	7 mai 1899	
8	Ingonish-Ferry	2	G. H. Hackett	50 00 "	29 juin 1903	
9	French-Riv., (câble ¼ de n'd)	21	John McDonald	50 00 "	1er avril 1899	
10	Indian-Brook	5	Annie McDonald	50 00 "	1er août 1901	
11	Murray (ligne de ceint.)	14, 10	R. B. Matheson	25 p. 100 R& Cks	20 janv. 1902	25 pour 100 de commission seulement.
12	Englishtown, câb., ¼ de n'd.	7	W. Bingham	120 00 et commission	19 juill. 1882	Point de direction pour la ligne de Baddeck.
13	Gut-Sud, Ste-Anne (ligne ceinture)	5		50 00 "		Clos le 31 déc. 1899.
14	Baddeck (ligne de ceinture)	13	L. M. Anderson	100 00 "	17 juin 1904	Appointements.—$120 par an antérieurement à cette nomination de M. L. M. Anderson.
	Englishtown (ligne de cein.)	18				Cette ligne de ceinture jusqu'à Baddeck part et retourne à Englishtown.
15	Kelley's-Cove, Campbelton-Nord	6	J. S. Burchell	50 00 ou commission	7 juill. 190	
16	Gr.-Bras-d'Or, câble, ¼ de n.	2½	Mme E. Livingston	100 00 "	1er janv. 1889	Augmenté de 50 à $100 depuis le 1er nov. 1904.
17	Sydney-Nord	12½	W. U. Tel. Co.	Commis'n seul.		La commission est de 50 pour 100 sur les dépêches locales, et de 25 pour 100 sur les dépêches de plein parcours ; elle couvre la surveillance de la ligne et un bureau à Sydney-Nord.
	Sections des réparateurs.					
	Meat-Cove—Sugar-Loaf		M. McAskill	80 00	1er avril 1898	
	Sugar-Loaf—Ingonish		Charles Smith	100 00	1er " 1898	
	Ingonish—Englishtown		R. A. McDonald	100 00	1er " 1898	
	Englishtown—Baddeck		D. McAulay	60 00	1er nov. 1904	
	Englishtown—Sydney-N		Dan Campbell	100 00	14 juill. 1903	
	Murray—Indian-Brook		John Smith	25 00	17 juin 1902	
	Ingonish		S. S. Burke, gen. repr.	420 00	1er avril 1904	Le paiement comprend louage de cheval.
	Totaux	168¼		2,525 00		

La station Meat-Cove se raccorde avec le réseau des Iles de la Madeleine par un câble à Old-Harry-Head, 55 nœuds, et avec l'île Saint-Paul par un câble de 20 nœuds. On se sert de téléphone sur cette dernière ligne.

	Ligne d'embranchement.					
0	Big Brasd'Or.		Mde E. Livingston	100 00	1er juill. 1899	La commission est de 25% pour les recettes des lignes de l'Etat, avec guarantie qu'elle ne sera pas moins que $50 par année.
1	Boulardarie Centre	4	Mde J. B. McKenzie	50 00 ou commission	6 oct. 1904	
2	Ross Ferry	12	Melle Johanna Campbell	50 00 "	6 " 1904	
3	Upper Kempt Head	4	Mde Murdock McKenzie	50 00 "	6 " 1904	
	Totaux	20		250 00		
1	* Ile St-Paul	3	S. C. Campbell	50 00	1er oct. 1890	Ligne à travers l'île, d'Atlantic-Cove à l'Anse Trinité.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP ET MEAT-COVE, C.-B.

1	Mabou	0	Mme M. McDonald	128 00 par année	1er avril 1887	La commission de 25 p. 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la guarantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Où 90 pour 100 de commission est payé—il n'y a pas de garantie pour la somme.
2	Village d'Inverness, (Broad Cove)	20	Mlle Annie McLelland	50% commission	1er mars 1892	
3	Margaree, S.-O.	12	J. D. McFarlane	50 00 par année	1er fév. 1898	
4	Havre de Margaree	5	H. K. McLean	50 p. c. R. et Cks	20 oct. 1896	
5	Margaree, N.-E., (fils de la ligne de ceinture)	10	Mme J. D. Ross	50 00 ou commission	1er fév. 1898	
6	Grand-Etang	8	G. Doucet	50 00 "	13 sept. 1902	Fermé le 31 mars 1905.
7	Chéticamp	8	M. Aucoin	50 00 "	3 août 1905	
8	Baie Plaisance	27	M. J. McIntosh	50 00 "	15 oct. 1903	
9	Cap St-Lawrence	15	C. Jamieson	50 00 "	1er janv. 1904	
	Meat-Cove	4	Voir la lig. de Meat-Cove D. C. Dawson, sur. de D.	150 00 "	1er " 1887	
	Sections des réparateurs—					
	Mabou—Strathlorne		L. G. McDougall	40 00 par année	3 nov. 1902	
	Strathlorne—Margaree, S.-O.		J. D. McFarlane	40 00 "	4 juin 1902	
	Margaree, S.-O.—Havre de Margaree		Alex. McFarlane, aîné	40 00 "	4 " 1902	
	Havre de Margaree—Grand Etang		H. K. McLean	25 00 "	1er " 1903	
	Grand-Etang—Chéticamp		Joseph L. Chiasson	40 00 "	1er juin 1905	
	Chéticamp—Barren		Moses Aucoin	40 00 "	20 mai 1903	
	Barren—Baie Plaisance		J. A. McLean	40 00 "	20 " 1903	
	Baie-Plaisance—PolitsCove		K. Fraser	40 00 "	20 " 1903	
	Polits-Cove — Halfway Shanty		E. Fraser	30 00 "	20 " 1903	
	HalfwayShanty-Meat Cove		R. Fraser	40 00 "	20 " 1903	
	Réparateur général		V. A. McLellan	420 00 "	1er mars 1905	Le salaire comprend les services d'un cheval, etc.
	Totaux	109		1,365 00		

* La Station Meat-Cove se raccorde avec le réseau des Iles de la Madeleine par un câble a Old Harry-Head, 55 nœuds, et avec l'île St-Paul par un câble de 24 nœuds. On se sert de téléphone sur cette dernière ligne.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU DE SYDNEY-NORD, MEAT COVE ET PORT HAWKESBURY.

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Mabou	0				(Voir Mabou. Section Meat-Cove)
1	Port-Hood	10	D. J. McDonald	50 00	1er juillet 1903	
2	Judique	10	Mde McDonald	50 00	1er " 1904	
3	Craignish	8	J. D. Cameron	50 00	1er " 1903	
4	Port-Hastings	10	Mlle M. McFarlane	50 00	1er " 1903	
5	Port-Hawkesbury	$3\frac{3}{4}$	Mlle E. McDonald	120 00	1er " 1903	
6	Rivière-Bourgeois	26	Angus Boyd	50 00	1er " 1903	
7	St-Peters	6	D. Morrison	100 00	1er nov. 1903	Batterie principale à St-Pierre.
8	Lower-Lardoise ($\frac{1}{2}$ mille de ligne de ceint.)	10	Mlle Mary D. Finlayson	50 00	22 juin 1905	
9	Grande-Rivière	$5\frac{3}{4}$	Mlle Jessie Finlayson	50 00	1er " 1903	
10	Fourchu	5	Mlle May Hardy	50 00	1er " 1903	
11	Gabarous (3 milles de ligne de ceinture)	5	Mlle C. Grant	180 00	16 janv. 1904	Bureau de transmission.
12	Louisbourg	4	Wesley Townsend	50 00	1er fév. 1904	
13	Main-à-Dieu	10	Mlle Maud Dickson	50 00	1er juin 1904	
	Atterissage du câble	1				$50, en plus pour entretien de la batterie principale.
	Câble à travers le chenal	$1\frac{3}{4}$				
14	Ile Scatarie (Phare Ouest)		E. E. Pope	50 00	15 août 1904	
15	" (" Est)	$7\frac{1}{2}$	J. T. Martel	50 00	1er " 1904	
	Réparateur général, section de Port Hawkesbury-Meat-Cove		V. A. McLellan			(Voir Mabou. Section Meat-Cove.)
	Embranchement.					
	Gabarous Jonction (fil de 3 milles) Marion-Bridge Perry-Lewis Leitche's-Creek Sydney-Nord	$35\frac{1}{2}$	Pas de nominations de faites seulement qu'un bureau en opération.			Ouverte 11 décembre 1903.
	Totaux	199		930 00		

Raccordement fait à Sydney-Nord avec le réseau de la compagnie Western Union.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

SECTION DE CAP-SABLE.

1	Barrington	0				Cette ligne a été affermée à la Compagnie de téléphone Barrington depuis le 12 août 1897. On pourra mettre fin au bail en tout temps.
2	Neweilton (y compris 1½ mille de câble)	11				
3	Phare de l'île de Cap-Sable (y compris ¼ mille de câble)	6¾				
	Totaux	17¾				

SECTION DE LA CÔTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'État.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

	Long-Eddy, terminus du câble à					
1	Flag's Cove	3	Mme C.C Seely (s.ded.)	540 00	18 novembre 1880	*La commission est de 25 p. 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
	"		Mlle V. A. McFarlane	50 00 ou commission	1er octobre 1903	Lorsqu'une commission de 50 p. 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
	"		A. Gilmour, réparateur	60 00	1er décembre 1894	
2	Castalia	2½	G. E. Dazell	Commission 25 p. 100	1er juin 1898	
3	Woodward's Cove	3½	W. A Fraser	" 50 p. 100	28 février 1893	
4	Grand Harbour	2	J. L. Newton	75 00 ou commission	1er avril 1887	$25 par année sont accordés pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead.
5	Seal Cove	4½	J. A. Ingersoll	50 00 "	22 septembre 1899	
6	Phare de Southern Head	5½	O. McLaughlin	Commission 25 p. 100	24 avril 1897	Le bureau de Southern-Head est maintenant en opération téléphonique avec Seal-Cove.
	Ligne d'embranchement.					
	Grand Harbour	0				
7	Ile de Cheney (½ mille de câble)	4¾	W. Cheney	" 25 p. 100	1er février 1891	
8	Ile Whitehead (¾ mille de câble)	1½	Mme W. Cassaboom	50 00 ou commission	1er " 1903	
	Câble de Long Eddy à Liberty Cove	7¼				
	Liberty Cove, terminus du câble à					
9	Welchpool	7½	G. E. Mitchell	210 00 et commission	1er mai 1905	
	Câble à travers le chenal	1¾				
10	Easport, Maine, E.-U.A.	½	J. Cushing	200 00	26 décembre 1881	
	Totaux	44¼		1,035 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

Numéro	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Chatham	0	Great North-western Telegraph Co.	185 00		Cette somme est payée pour l'entretien de la ligne et le bureau à Chatham.
2	Black Brook	5½	M. McDougall	50 00 ou commission	1er juillet 1904	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Baie du Vin	15	Mme M. Williston	50 00 "	1er mai 1885	
4	Lower Hardwicke	6	Mme M. Brimner	50 00 "	1er août 1891	
5	Ecuminac	3¾	D. Lewis	50 00 "	1er septembre 1885	
6	Phare de la Pte Ecuminac	12	K. R. McLennan	50 00 "	1er novembre 1893.	Une indemnité de $12 est accordée pour l'entretien de la batterie électrique à la Pte-Ecuminac
	Totaux	42		435 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ISLE.

Numéro	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Québec	0	Great North-western Telegraph Co.	185 00		Somme payée pour surveiller la ligne y compris le loyer de la ligne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année.
	L'Ange-Gardien	13				
	Ile d'Orléans (câble)	¾				
2	Saint-Pierre	4½	C. Turcotte	50 00 ou commission	1er mars 1885	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	3¼	M. Plante	50 00 "	7 avril 1896	
4	Saint-Laurent	6½	M. Gobeil	120 00 et 25 pour 100 commission	15 septembre 1888.	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot	120 00 et 25 pour 100 commission; 480 00 par année	1er juillet 1888; 1er mai 1902	Agence locale. Chef télégraphiste et réparateur.
6	Saint-François	6¾	O. Lemelin	50 00 ou commission	15 " 1900	
7	Isle Réaux (y compris 2 nœuds de câble)	3¼				
	Ile Réaux (ligne terrestre)	2½				
8	Bur. de la quarant. Grosse-Ile (y comp. 2 n. de câble)	3½	M. D. Masson	100 00 et 25 pour 100 commission	1er " 1902	$4 par mois, en été, est payé pour messager; $12 par an. pour ent. de la batt. princ. à la Gr.-Isle
	Téléphone de la quarantaine (ligne de 2 fils)	1¾				NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Isle, depuis mai 1893, comprend 1¾ mille de ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations
	Totaux	52¾		1,155 00		

	Ligne de ceinture (2 fils.)					
	Saint-Jean-Sainte-Famille.....	5½	P. Létourneau..........	50 00 ou commission..	2 avril 1904	

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

1	Baie Saint-Paul............	....	F. Boivin............	180 00 par année..... 25 p.c. commission..	Antérieur au 1er avril 1885....	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain....	9	A. Boivin ... . A. Gauthier. réparat..	50 00 ou commission*.. 210 00	1er " 1885....	
3	La Galette...........	37	S. Ouellette	100 00	15 mai 1887 ..	
4	Saint-Alexis....	37½	Mme D. Simard.....	50 00 "	15 août 1902 ...	
5	St-Alphonse de Bagotville.....	3	A. Simard....	50 00 "	1er nov. 1899 ...	Plus $25 par année pour la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
6	Chicoutimi	11½	G.N.W. Telegraph C. J. Fortin, réparateur..	25 p.c. commission... 420 00 par année.......	— avril 1885... — nov. 1893.... 1er juin 1897....	Plus $12 par année pour l'ent. de la batt. princ. La division de J. Fortin comprend la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
		98		1,060 00		
	*Embranchement.**					
	Saint-Alexis	0	Mme D. Simard.... ..	....	....	
7	Saint-Félix d'Otis...........	10	Rév. H. Neron	50 00	1er nov. 1903..	
8	L'Anse Saint-Jean	30	J. Martel, réparateur.. R. Martel.............	210 00 50 00	1er mai 1904.... 1er janv. 1904....	
9	Petite Saguenay........	8	M. Tremblay.....	50 00	1er sept. 1903 .	
10	Anse Cheval........... ...	6	Jos Gagné	50 00	1er février 1905....	
11	Saint-Etienne	7	....	....	....	
	Baie Sainte-Catherine..........	17	G. Bouilenne...	....	....	Voir ligne de la Côte Nord, à l'ouest de Bersimis.
		78		410 00		
	Totaux..............	176		1,470 00		

SECTION DE MURRAY-BAY—SAINTE-AGNÈS.

	Murray-Bay	0	Mme F. Vincent......	....	....	Voir Murray-Bay, section Bersimis.
1	Sainte-Agnès.........	7½	Jos. Gaudreau..........	$50 00	1er janv. 1904....	
2	Trinité (Guay)...	7	Jos Guay.............	50 00	1er déc. 1903...	
		14½		100 00		
	Baie Saint-Paul.......	0	F. Boivin.........	....	... .	Voir Baie Saint-Paul, section Chicoutimi.
1	Petite Rivière.	13	J. Bouchard	50 00	1er déc. 1903....	Paiement à la Baie Saint-Paul $25 par année et $12 pour soin de batterie, pour opération de cette division à Petite-Rivière.
		13		50 00		

Ces lignes se raccordent au réseau de la Compagnie G.N.W. à Chicoutimi, Baie Saint-Paul et Murray-Bay.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

SECTION DE CHICOUTIMI—*Fin.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Saint-Charles	0	B. Boucher	50 00	1er sept. 1903	
2	Saint-Ambroise	10	A. Simard	50 00	1er juin 1905	
3	Saint-Léonard	7	Geo. Gagnon	50 00	1er sept. 1903	
4	Shipshaw, nord	6	J. Murdock	50 00	1er " 1903	
5	Shipshaw	3	Aug. Dufore			
6	Sainte-Anne	8	P. Gauthier	200 00	1er août 1903	
	Chicoutimi	3	G. N. W. Telegraph Co.			
		37		400 00		
	Embranchement.					
	Sainte-Anne	0	P. Gauthier			(Voir Saint-Charles. Section Chicoutim
1	Saint-Fulgence	9	Rév. Geo. Gagnon	50 00	1er janv. 1904	
		9		50 00		
	Sainte-Anne	0	P. Gauthier			
1	Rang 9	3	Thos. Simard	50 00	1er fév. 1904	
2	Lac Charles	3	J. Bouliane	50 00	1er janv. 1904	
3	Lac Clair	9	Albert Dufore	50 00	1er " 1904	
		15		150 00		

CÔTE NORD (A l'ouest de Bersimis).

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Murray-Bay	0	Mme F. Vincent	50 00 ou commission	Antérieur au 1er avril 1885	Plus $25 par année et $12 pour l'entretien de la batterie principale de l'embranc. Guay.
2	Cap-à-l'Aigle	4	Mde Bergeron	50 00 "	1er juin 1905	
3	Saint-Fidèle	6	A. N. Parent	50 00 "	1er déc. 1904	
4	Port-au-Persil	7	A. Brassard	50 00 "	1er mai 1889	
			A. Brassard (rsparat.)	210 00 "	1er juin 1897	

5	Saint-Siméon	4	D. Gaudin	50 00	"	1er déc. 1887	
6	Baie des Rochers	12	G. Savard	50 00	"	juin 1887	
7	Baie Sainte-Catherine. } Ligne	17	{ G. Poulenne	100 00	"	nov. 1887	
8	Saint-Etienne } d'emb.		{ E. Boulenne (répar.)	210 00	"	1er sept. 1899	
9	Tadousac (câble 1¼ noeud)	13	J. E. Caron	50 00	"	1er nov. 1888	
10	Sacré-Cœur (embr. de Tadousac)	12½	L. Maltais	50 00	"	6 déc. 1901	
11	Bon Désir	10	Mde E. Gauthier	50 00	"	1er août 1904	
12	Bergeronnes	5	M. Savard	50 00	"	avril 1885	
13	Escoumains	12	J. H. Topping	50 00	"	" 1885	
14	Baie des Bacons	8	P. Bouchard			6 mai 1892	Commission de 25 p. 100 non garantie à la Baie des Bacons.
15	Mille Vaches	8	J. A. Puise	50 00 de commission		— avril 1885	
16	Anse Hamilton	11½	C. P. Easton			1er sept. 1903	Bureau d'accommodation.
17	Portneuf phare	6	{ S. Bouchard	50 00 de commission		1er juill. 1890	
			{ E. Courbron (répar.)	420 00		1er avril 1888	
18	Sault au Cochon	7		50 00 de commission			Sault au Cochon, bureau fermé 30 sept. 1896.
19	Bersimis	31	{ Mde A. Laurier, ag. tél.	500 00		1er janv. 1902	
			{ asst. tél.	180 00			
			E. Pope, surin. de distr.	600 00		— avril 1885	
	*Totaux	174		2,920 00			

* NOTE. Dans le budget, sous le titre de "ligne de la côte nord," il est pourvu à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la côte nord. Elles sont exploitées conjointement. CÔTE NORD (Est de Bersimis).

1	Pointe aux Outardes (câble)	12	H. Tremblay	50 00 de commission		1er déc. 1896	
	Pointe Paradis (Manicouagan) atterrissement du câble	18					Le bureau de transmission, autrefois Manicouagan, a été transféré à Bersimis en sept. 1896.
2	Moulins Seougails, ligne de ceint. 14 m. Pointe Paradis	28	Bur. d'accommodement	25 p. 100 de commission		— août 1901	
3	Rivière Godbout (câble)	26	N. A. Comeau	50 00	"	15 oct. 1885	
4	Pointe des Monts	18½	L. F. Faffard	50 00	"	28 déc. 1883	
5	Baie de la Trinité ouest	5¼	Z. Poulin	50 00	"	16 mai 1884	
6	Baie de la Trinité est	2½	A. Bilodeau	25 p. 100	"	1er " 1889	
7	Iles Caribou	7	I. Comeau	25 p. 100	"	1er sept. 1889	
8	Pointe-aux-Anglais	10½	Paul Côté	Bureau d'accommodation		10 janv. 1895	Il n'est pas payé de commission à ce bureau.
9	Pentecôte	6½	{ E. H. Tétu, sur. div.	1,080 00 par année		1er nov. 1891	
			{ Mde E. H. Tétu, ag. tél.	303 00	"	1er " 1903	
10	Sainte-Marguerite	47½	A. Therriault	180 00	"	1er juill. 1888	
11	Clark-City	5	Bur. d'accommodement	25 p. 100 de commission		17 avril 1903	
12	Sept-Iles	17¾	{ P. E. Vignault, télég	180 00 par année		2 janv. 1884	
			{ L. N. Caron	540 00	"	29 mai 1902	Plus 50 cents par jour quand absent en devoir.
13	Rivière Moisie	15½	J. Poirier	50 00 ou commission		1er juin 1896	
14	Pigou	28	{ Mde Peter Wright, tél.	100 00	"	1er oct. 1902	
			{ Peter Wright, réparat.	112 00	"	1er " 1902	
15	Petite Rivière	29	Mlle H. Leberge	50 00	"	10 " 1900	
16	Sheldrake	15	Mde Alphonse Girard	50 00	"	1er déc. 1904	
17	Rivière du Tonnerre	6½	Mde H. Cody	50 00	"	1er fév. 1890	
18	Magpie	14	Geo. Molloy	50 00	"	1er oct. 1889	
19	Rivière Saint-Jean	9	B. Chambers	50 00	"	1er " 1889	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DU NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.* CÔTE NORD (Est de Bersimis).

Numéro.	Stations.	Distance inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.		Date de la nomination.		Mémoire.
		milles.		$ c.				
20	Longue-Pointe	10	A. Maloney	500 00	"	21 sept.	1896	La Longue-Pointe est le bur. où se répètent les dép. p.
			Mde A. Maloney, as tél.	180 00	"	1er nov.	1900	le câble d'Anticosti en en expl. depuis le 1er sept.
21	Mingan	7	M. J. Maloney	50 00	de commission	1er oct.	1889	1891. Les salaires ont aug. de $300 dep. le 1er nov.
22	Pointe aux Esquimaux	24	Mde D. C. Hould	240 00	par année	1er sept.	1897	Plus $4 par mois pour loyer de bureau.
			Edwd. Cyr, inspr	500 00	"	2 nov.	1902	Plus 40 centins par jour quand absent en devoir.
23	Betchouanes	20	Jos. Picard, opé. et rép.	212 00	"	15 juill.	1904	
24	Baie des Piastres	23	S. Tanguay, répar	112 00	"	18 sept.	1902	
			Mde J. Beetz, tél	100 00	"	18 "	1902	
25	Watichou	15	Mde Cl. Bourque, tél.	100 00	"	1er déc.	1903	Ce bureau a été fermé au retrait de l'agent précédent
			John Bourque, répar.	100 00	"	1er "	1903	du 4 sept. 1903, $12 de loyer à J. Beetz.
26	Aguanus	21½	S. Galant, répar	112 00	"	3 sept.	1902	
			Mde Galant, tél	100 00	"	3 "	1902	
27	Natashquan	21	C. Vignault, répar	112 00	"	5 "	1902	
			Mlle Vignault, tél	100 00	"	5 "	1902	
28	Kegaska	33	Geo. Anderson, rép	112 00	"	16 "	1902	
			Mlle Anderson, tél	100 00	"	16 "	1902	
			J. W. Osborne, insp.	500 00	"	1er "	1902	Plus 50 centins par jour quand absent en devoir.
29	Masquaro	18	Wm. Foreman, tél. et r.	212 00	"	1er juin	1902	
30	Romaine	25	M. Blais, répar	112 00	"	17 sept.	1902	
			Mlle R. Blais, tél	100 00	"	17 "	1902	
31	Baie des Loups	24	R. Jones, répar	112 00	"	26 nov.	1902	
			Mlle R. Jones, tél	100 00	"	26 "	1902	
32	Pointe-au-Maurier	24	J. Galibois, répar	112 00	"	19 sept.	1902	
			Mlle P. Galibois, tél.	100 00	"	19 "	1902	
33	Harrington	20	J. Jones, répar	112 00	"	20 "	1902	
			Mde Jones, tél	100 00	"	20 "	1902	
34	Tête-de-Baleine (Whale H.)	17	Nap. Nadeau, rép. et tél.	212 00	"	21 janv.	1903	
35	Baie-aux-Moutons	20	Alf. Cormier, rép. et tél.	444 00	"	1er juin	1902	
36	Baie de Ha	27	Mde J. Monger, opé.	100 00	"	14 "	1904	
			J. Monger, rép	112 00	"	14 "	1904	
37	Sainte-Augustine	27	G. W. Bargess, rep. et tél	212 00	"	25 sept.	1902	
38	Coxipi	24						Fermé le 14 juin 1904
39	Baie-des-Roches (Rocky B.)	30	Mlle B. E. Chevalier, t.	212 00	par année	20 avril	1904	
			L. O. Chevalier, rép	100 00	"	20 "	1904	
40	Rivière Saint-Paul	21	G. Chevalier, répar	112 00	"	2 oct.	1902	
			Mlle Chevalier, tél	112 00	"	2 "	1902	

41	Baie-de-Brador	29	{ Johnny Jones, tél.	100 00	"	13 juin 1903	
			{ P. C. Vignault, insp.	100 00	"	1er fév. 1903	
42	Blanc-Sablon	6	Thos. Morel, rép. et tél.	212 00	"	1er oct. 1902	
43	Baie-Forteau	13	A. Hart, rép. et tél.	212 00	"	19 juill. 1902	
44	Pointe-Amour	7	Thos. Whyat, rép. et tél.	112 00	"	17 fév. 1903	
45	Modiste-Ouest	16	Jas. Bolger, rép. et tél.	212 00	"	5 oct. 1902	
46	Baie-Rouge	18	{ Geo. Moore, répar.	112 00	"	9 " 1902	
			{ Mlle Moore, tél.	100 00	"	9 " 1902	
47	Baie-Chateau	30	{ J. Maloney, tél. et ins.	500 00	"	1er sept. 1902	
			{ Mlle Buckel, aide tél.	180 00	"	1er déc. 1902	
			{ J. McCarthy, rép. loc.	100 00	"	1er nov. 1903	
48	Belle-Ile	23¾	J. C. Colton, tél	360 00	"	14 sept. 1901	
			M. W. Crean. insp. gen. des lignes de la côte nord	1,500 00			
	Totaux	916		13,176 00			

Ontario—Réseau télégraphique de l'Ile Pelée.

1	Leamington		J. McR. Selkirk, s.-sur.	50 00	"	1er nov. 1888	
2	Bairds Dock	1	Bur. d'accommodation.			2 " 1904	
3	Leamington	1	F. Deslauriers			1er " 1895	
4	Tildens	5	Bureau d'accommod.	Commission 25 p. c		1er avril 1905	
5	Pointe-Pelée	5	W. A. Grub	"	"	1er nov. 1888	
	Dock de Leamington au câble de North-Point	17					Le câble autrefois de 9½ nœuds de Pointe-Pelée à l'Ile est maintenant posé 17 nœuds. Le changement a été effectué en août 1901.
6	Phare de North-Point	1	J. R. Ledwell	Commission 25 p. c		1er juin 1899	
7	Dock nord	2	C. B. Quick	"	"	1er nov. 1888	
8	McIntyre's-Corner	2½		"	"		Fermé au mois d'août 1904.
9	Dock ouest	2½	A. M. McCormick	"	"	9 nov. 1888	
10	Dock sud	5½	Mde F. B. McCormick.			1er août 1904	
	Totaux	42½		50 00			

Note.—On se sert de téléphones sur cette ligne.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Numéro.	Stations.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Salaires annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Section de Qu'Appelle-Edmonton.	Milles.		$ c.		
1	Qu'Appelle	0	J. S. Macdonald, Insp. gén.	2,000 00	1er juin 1905	
			R. C. Macdonald, Sur. d. dist.	1,500 00	1er oct. 1905	
			Cie de télégraph. du Pac. Can	420 00	1er déc 1896	
			J. W. Wilson, prép. à la lig.	500 00	1er mars 1902	
2	Fort-Qu'Appelle	17	Mlle E. Johnston	600 00	1er " 1885	
3	Touchwood	16	A. Von Lindeburg	720 00	1er nov. 1883	
4	Humbolt	78	H. J. MacDonald	720 00	1er sept. 1904	
5	Saskatoon (ligne de ceinture, 14 milles)	69	Cie de télégraphe du C. P. R	300 00	1er janv. 1892	
			T. G. Clément	600 00	1er oct. 1903	Télégraphiste employé conjointement avec Pacifique Canadien.
6	Henrietta	52	W. Salisbury	720 00	1er avril 1890	
7	Battleford	47	D. Noël	720 00	1er oct. 1900	
8	Bresaylor	27	T. J. Callahan	720 00	1er déc. 1900	
—	Pitt	62	Geo. Donavan, réparateur	600 00	8 mars 1905	Clos depuis 1898. Ouvert temporairement du 1er de mai au 6 d'août pour l'utilité du bureau de l'immigration.
9	Lloydminster (ligne de ceinture, 2 fils)	22	E. McCleneghan	600 00	18 avril	
10	Lac-aux-Oignons	15	H. McCleneghan	720 00	1er oct. 1900	
11	Moose	32½	G. G. Mann	720 00	1er août 1902	
12	Saint-Paul-de-Métis	32	M. Thérien	600 00	1er déc. 1899	
13	Lac-à-la-Selle	13	J. W. Carroll	720 00	1er sept. 1900	
14	Andrew (ligne de ceinture, 2 fils)	4½	A. K. Morrison	600 00	7 juin 1904	
			C. N. Norn, réparateur	600 00	mars 1905	
15	Victoria	37	R. Gordon	600 00	1er fév. 1905	
16	Star	6	E. A. Holmes	600 00	2 août 1904	
17	Fort-Saskatchewan	43	A. W. M. Campbell	600 00	1er oct. 1898	
18	Edmonton	24	T. J. McNamara	720 00	1er " 1901	
			W. McKay, prép. à la ligne	720 00	1er mai 1886	
19	Athabaska	98	Jas. McKernan	600 00	1er oct. 1904	
	Embranchement téléphonique					
20	Whitford	7	Le Maître de Poste	Com. 25 p.c.	juillet 1905	Le raccordement se fait avec le bureau de télégraphe d'Andrew.
	Totaux	730		18,520 00		

	Embranchements.						
—	Edmonton	0	En opération antérieurement à 1895				Opérée par l'Edmonton District Telephone Co.
1	St. Albert	9					
2	Rivière Qui Barre	21	Construite en 1903				
3	Alexandria	6					
		36					
—	Edmonton	0					
1	Agence des sauvages	14					Opérée par téléphone. Construction achevée en octobre 1904.
2	Spruce Grove	5					
—	Stoney Plain	5					
		24					
	Section Montagne des Bois.						
1	Moosejaw	0	Tél. P. C., agent	240 00	1er déc.	1891	Bureau opéré conjointement avec Pac. Can.
			H. Sikes, réparateur	600 00	1er "	1893	
2	Montagne des Bois	99½	J. H. Thompson, agent	600 00	1er "	1890	
3	Willow Branch	38	H. A. Noël, agent	600 00	19 oct.	1904	
	Section du Lac aux Canards	128½		2,040 00			
1	Batoche	0	D. H. Grant	120 00	1er "	1902	
2	Lac-aux-canards	9	A. H. Gordon	120 00	1er fév	1903	
3	Agence des sauvages	3½					Raccordement téléphonique.
		12½		240 00			

SERVICE TÉLEGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

COLOMBIE-ANGLAISE—*Suite.*

Numéro.	Bureaux.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Emplois.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
	Kamloops—Lower Nicola. Ligne téléphonique.		(Voyez remarque en marge)				NOTE.—Cette ligne est sous la surveillance de l'ingénieur local à Victoria, et 25c. pour conversations de 5 minutes, la moitié de ce taux pour chaque 5 minutes ou fractions additionnelles.
1	Kamloops	0	C. S. Stevens	Agent	300 00	1er juin 1904	NOTE.—Les locataires paient un loyer mensuel pour les raccordements et reçoivent 25 p. c. de commission sur les taux locaux pour messages et conversations de ceux qui ne sont pas souscripteurs.
			Bur. du Gouv. Provincial	Locataire		Juillet 1901	
2	Anderson Creek	12	W. McLeod	"		" 1901	
3	Nicola Valley		W. R. McDonald	"		" 1901	
4	Stumps Lake	13	Thos. Bullman	"		" 1901	
5	Beaver Ranch		J. W. Moor	"		" 1901	
6	Quelchena	20	E. O'Rourke	"		Mai 1900	Trois raccordements d'ajoutés en juillet 1901.
7	Nicola Lake	9	A. E. House	"		" 1900	Ajoutés à Nicola Lake, 1er juillet, ou bureau du gouvernement, Dr Sutton, A. R. Carrington.
8	Coutlee		Blair et Cie	"		Juillet 1901	
9	Lower Nicola	13	G. Armstrong	"		Mai 1900	
10	Aspen Grove	24	Ligne nouvelle				Voir rapport
11	Otter Valley	24					
12	Princeton	26					
13	Hedley	25					
14	Keremeos	20					
15	Fairview	12					
16	Penticton	37					
	Total	235					

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

COLOMBIE-ANGLAISE—*Suite.*

Numéro.	Bureaux.	Distances inter-médiaires.	Agents, etc.	Emplois.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
	Ligne de Vernon-Kilowna.						Ligne télégraphique et téléphonique.
1	Vernon..........	0	Melle G. E. Seaton	Agent et opérateur..	360 00	1er mars 1905	Agent conjoint du Pacifique Canadien.
			A. S. Muir......	Agent du téléphone.	Commiss..	1 " 1905	Commission de 25 p. c. sur recettes.
2	Kilowna	35	H. H. Miller & Co	" " ..	360 00	1 " 1905	
			A. L. Weeks....	Réparateur.........	720 00	1 août 1905	
	Total.......	35			1,440 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

COLOMBIE-ANGLAISE—*Suite.*

Numéro.	Bureaux.	Distances inter-médiaires.	Agents.	Salaires annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Victoria—Cap-Beale.	Milles.		$ c.		
			(Voyez remarque dans la marge)	....	....	REMARQUE.—La surintendance de cètte ligne est à la charge de l'ingénieur, à Victoria, depuis octobre 1901, alors que l'arrangement ci-devant existant avec le chemin du Pacifique a été terminé.
1	Victoria	0	E. Houghton, télégraphiste	200 00	1er nov. 1891	Proportion de salaire conjointement avec le Pac. Can.
	Sooke	18	....	....	....	
2	Otter-Point	8	E. Gordon, agent et télégraph	720 00	1er déc. 1891	
3	Jardan-River (Shirley)	10	Percy Clark	540 00	1er " 1903	
4	Port San-Juan (Pt-Renfrew)	30	E. C. Williams	240 00	22 sept. 1903	
			W. G. H. Ellison, réparat	520 00	22 " 1903	
5	Phare Carmanah (Clo-oose 2 milles ouest)	24	W. P. Daykin, réparateur	240 00	1er nov. 1891	
			D. Logan, réparateur	540 00	1er avril 1898	
			Otto Rosander, réparateur	540 00	6 mars 1901	
6	Cap-Beale	28	M. Patterson, agent et télégr	120 00	1er sept. 1899	
	Totaux	118		3,660 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

COLOMBIE-ANGLAISE—*Suite.*

Numéro.	Bureaux.	Distance inter-médiaire.	Agents, etc.	Emplois.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Nanaïmo-Comox.	Milles.			$ c,		
1	Nanaïmo.	0	W. F. Archibald.	Agent et télégraph.	306 00	1er mar. 1896	Ce montant se compose de $20 par mois pour l'agence, $3 pour messager et $2.50 pour l'entretien de la batterie.
			A. M. Oliver, conjoint. av. P.C,	Assistant "	120 00	1er juin 1902	
2	Wellington	5	E. & N. Ry. Co.	Agent et télégraph.	Commiss.	1er avril 1893	
3	Parksville	23	Mde R. Williams	" "	360 00	1er déc. 1897	Section de Parksville-Quellicum.
			W. Mills	Réparateur,	360 00	1er juin 1903	
4	Union Bay	32½	Mlle E. McDonald	Agent et télégraph.	360 00	3 " 1898	
			Thos. Hudson	Réparateur	780 00	17 nov. 1898	*Voyez* rapport de (1897-98).
5	Union Mines	.....	J. Dunsmuir	Bur. d'accommodat.	.....	.....	
6	Cumberland	10	Albert Peacy,	Agent et télégraph.	120 00 com. 25 p.c.	28 avril 1898	Courtney et Comox sont en communication par téléphone à des intervalles déterminés.
7	Courtney,	7	.....	.....	.....	.....	
8	Comox	3¾	M. McDonald	Agent et télégraph.	360 00	1er nov. 1885	
	Total	81			2,766 00		Note.—Les réparations sur cette ligne sont payées conjointement avec le Pac. Can. depuis le 1er décembre 1902.
	Ligne de Parksville Alberni et Cap Beale.						
	Parksville	0	(Voyez plus haut)				
1	Alberni	29½	Mme P. A. Haslam	Agent et télégraph.	249 00	1er oct. 1899	Comprenant proportion de salaire pour ligne de Comox.
2	Bamfield	53	Pac. Canadien	.....	com. 50 p.c.	Dec. 1902	Proportion de salaire imputable à cette ligne.
	Cap Beale	4	M. Patterson	Agent et télégraph.	240 00	1er mai 1900	
		86½			480 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

COLOMBIE-ANGLAISE—*Fin.*

Numéro.	Bureaux.	Distance inter-médiaire	Agents, etc.	Emplois.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Ligne d'Alberni-Clayoquot.	Milles			$ c.		
1	Alberni	0	P. A. Haslam	Agent et télégraph	120 00	1er déc. 1902	Proportion pour cette ligne.
2	New Alberni	2	E. B. Gerrard	Agent réparateur	660 00	1er " 1902	Section s'étendant de Franklin-Creek à Pipestem Inlet, adresse du bureau de poste, New-Alberni.
			E. A. Waterhand	Agent et télégraph	Com. 25 p.c	1er oct. 1903	
	Franklin Creek	8					Câble traversant le canal.
	½ mille câble		W. L. Thompson	Agent réparateur	720 00	1er déc. 1902	
3	Ucluelet	20½	H. J. Hillier	Réparateur	660 00	1er " 1902	
4	Clayoquot	66¼	E. S. Reeve	Agent réparateur	720 00	1er " 1902	
	Ile Stubbs			Bureau d'accommod			Raccordement par câble particulier.
	Totaux	96¾			2,880 00		
	Ligne de Golden Windermere						
1	Wilmer	0	R. A. Power	Agent et réparateur	720 00	1er jan, 1902	
2	Athalmer	5	Raccordem. télép.				Raccordée avec Windermere, Wilmer et Spillimacheen.
3	Windermere	5	" "				" Spillimacheen " "
4	Spillimacheen	16	V. F. Dunn	Agent et réparateur	900 00	1er jan. 1902	Surintendance locale.
			Raccor. télégrap.				Raccordée avec Windermere, Wilmer et Athalmer.
5	Golden	66	W. A. Decow	Agent et télégraph	300 00	1er déc. 1904	Agent conjoint du Pac. Can.
	Totaux	92			1,920 00		

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.—(*Fin*).

COLOMBIE-ANGLAISE—(*Fin.*)

No.	Bureau.	Distance. Inter-médiaire.	Agents etc.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Vancouver--Ligne Salt Springs.					
1	Duncan Station	9	E. & N. Ry. Co	Bureau d'accommodation.	1er mars, 1902.	
2	Maple Bay	3	Wm. Beaumont	"	1er " , 1902.	
3	Sanson Narrows à Salt Springs (câble)	$0\frac{3}{4}$	....	....	....	
4	Edwards' Store	3	Edwards & Co	Bureau d'accommodation.	1er mars, 1902.	
5	Ganges (Hâvre)	9	....	"	1er " , 1904.	
	Totaux	$24\frac{3}{4}$				

Aucun salaire n'a été payé au personnel de cette ligne, le service téléphonique donnant actuellement satisfaction aux demandes générales des intéressés.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—Lignes du Yukon.

État donnant les noms, les appointements mensuels des employés, etc., du service télégraphique de Yukon, y compris les lignes d'embranchemeut de Port-Simpson, Barkville, Quesnelle et Lillooet.

Numéro.	Bureau.	Distance intermédiaire.	Nom et emploi.	Appointements mensuels.	Tarif.	Taux de nuit.
				$ cts.		
			C. E. Gooding, gérant	60 00		
			H. B. Rochester, télégraphiste	42 00		
			C. Belleau, "	42 00		
1	Ashcroft	....	M. A. Armstrong "	39 00		
			J. D. Fraser, réparateur	75 00		
			R. P. Quain, commis	83 00		
			J. T. Phelan, surint. de district	175 00		
	Cache Creek *	4	Bureau d'accommodation	50 p. c. com.	25 et 2	25 et 1
2	Bonapart *	3½	" "	"	25 " 2	25 " 1
3	Pavillon *	36½	Mde. Bryson	"	25 " 2	25 " 1
4	Lillooet *	22	S. A. McFarlane, agt. et répar.	60 00	25 " 2	25 " 1
5	Clinton	26	E. LeBourdais, télég. "	60 00	25 " 2	25 " 1
6	115 Mile House	55	D. M. LeBourdais, télég. "	60 00	25 " 2	25 " 1
7	150 "	35	S. T. Hall, " "	60 00	50 " 3	30 " 1
8	Harpers Camp †	33	S. H. Patenaud, " "	60 00	50 " 3	30 " 1
9	Bullion †	27	....	....		
10	Quesnel Forks †	4	O. Landry, télégraphiste et rép.	66 66	50 " 3	30 " 1
11	Soda Creek	42	C. H. Smith, " "	60 00	50 " 3	30 " 2
12	Alexandria	28	G. A. Broughton, " "	60 00	50 " 3	30 " 2
13	Quesnel	26	T. F. Murphy, " "	75 00	50 " 3	30 " 2
14	Lafontaine‡	46	Cariboo Consolidated Co.	50 p. c. com.	50 " 3	
15	Barkerville‡	15	J. Stone, télégraphiste et répar.	60 00	50 " 3	
16	Blackwater & Fraser Lake	53	J. N. Walker, " "	.... 75 00	75 " 5	
17	Bobtail Lake	45	J. W. Harrison "	75 00	75 " 5	
18	Stoney Creek	35	W. J. Milne "	75 00	75 " 5	
		....	J. D. Charleson, reparateur	70 00		
19	Fraser Lake	35	G. W. Proctor, télégraphiste	75 00	75 " 5	
		....	M. McNevin, réparateur	70 00		
20	Burns Lake	69	W. Heinz, télégraphiste	75 00	75 " 5	
21	South Bulkley	30	F. Barrett, réparateur	70 00	75 " 5	
22	North Bulkley	25	....	....		
23	Bulkley Ranch	27	H. N. Boss, télégraphiste	75 00	100 " 7	
		....	H. Fink, réparateur	70 00		
24	Morricetown	35	....	....		
25	Hazelton	40	G. M. Swan, télégraphiste	100 00	125 " 10	
		....	E. R. Cox "	100 00		
		....	E. E. Charleson, c-maitre répr.	150 00		
		....	J. C. K. Seeley, réparateur	75 00		
		....	F. Charleson "	70 00		
26	Meanskinisht§	35	E. Tomlinson, télégraphiste	50 00	125 " 10	
		....	R. Tomlinson, réparateur	75 00		
27	Skeena Canyon§	47	J. W. Graham, télégraphiste	75 00		
		....	C. Durham, réparateur	70 00		
28	Lorne Creek §	24	J. D. McIntosh, télégraphiste	75 00		
29	Grave Yard Point	....	W. S. Dobbie "	75 00		
		....	A. E. Johnson, réparateur	70 00		
30	Telegraph Point §	53	W. J. O'Neill, télégraphiste	75 00		
		....	W. R. Flewin, opérateur	70 00	150 " 10	
31	Alberdeen §	4½	G. Coutu, télégraphiste	75 00		
		....	R. Donaldson, réparateur	70 00		
32	Port Simpson §	39	M. W. O'Neill, télégraphiste	50 00		
33	1st Cabin	27	H. A. Cullon "	75 00		
		....	Hugh Taylor, réparateur	70 00		
34	2nd Cabin	28	G. T. Carpenter, télégraphiste	75 00		
		....	W. Loiselle, réparateur	70 00		
35	3rd Cabin	25	W. J. Tonvie, télégraphiste	75 00		
36	4th Cabin	20	P. Burnell "	75 00		
37	5th Cabin	20	E. A. Hawley "	100 00		
		....	C. Jepson, réparateur	$3 par jour.		
38	6th Cabin	20	G. T. Brown, télégraphiste	100 00		
39	7th Cabin	19	T. E. Harkin "	100 00		
40	8th Cabin	19	Jas. Mooney "	100 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Fin.*

ETAT donnant les noms, appointements mensuels, etc., des employés du service télégraphique du Yukon—*Fin.*

Numéro.	Bureau.	Distance intermédiaire.	Nom et emploi.	Appointements mensuels.	Tarif.	Taux de nuit.
			L. Dubois, réparateur	$3 par jour.		
41	9th Cabin	17	J. Muir, télégraphiste	100 00		
			G. Hill, réparateur	$3 par jour.		
42	Echo Lake	32	F. N. Jackson, télégraphiste	100 00		
			J. Lowery, réparateur	$3 par jour.		
43	25-Mile Cabin	25	J. H. Murie, télégraphiste	100 00		
			J. W. Hovey, réparateur	$3 par jour.		
44	Iskoot	16	J. W. Watts, télégraphiste	100 00		
			W. Warnock, réparateur	$3 par jour.		
45	Telegraph Creek	61	A. S. Gillespie, télégraphiste	100 00	175 "	10
			W. S. Simpson, réparateur	75 00		
			A. J. Charleson, contre-maitre.	100 00		
46	Shesley	45	W. P. Ball, télégraphiste	82 50		
			Geo. E. Adsit, réparateur	75 00		
47	Nahlin	61	S. G. Lawrence, télégraphiste	82 50		
			R. McKay, réparateur	75 00	185 "	10
48	Nakina	49	Geo. Coutts, télégraphiste	82 50		
			J. Huston, réparateur	75 00		
49	Pike River	40	R. J. Barton, télég. et réparat.	82 50	200 "	15
50	Atlin	23	F. W. Dowling, télégraphiste	116 66		
			A. B. Taylor "	100 00		
			D. H. Gagné "	125 00		
51	Center Cabin	35				
52	Tagish	40	M. Grimes, télégraphiste	82 50		
			Adam Dickson, réparateur	75 00	225 "	15
			Gastin Aish "	75 00		
53	Cariboo Crossing	18	S. E. Chambers télégraghiste	82 50		
54	White Horse	65	A. B. Clegg, surint. de district.	175 00		
			H. Gilchen, garde-magasin	150 00		
			J. P. Champagne, commis	112 50		
			G. S. Flemming "	115 00	250 "	15
			G. Henderson, réparateur	75 00		
			Wm. Watson, messager	25 00		
			T. Wakamoto, ménag. et cuisin.	75 00		
55	Lower LeBerge	59	Douglas Potts télégraphiste	82 50		
56	Hootalinqua	30	W. Peters, réparateur	82 50		
57	Big Salmon	34	H. O. Lokken "	75 00		
			R. O. Freeman, télégraphiste	82 50		
58	Five Fingers	96				
59	Yukon Crossing	8	Aubry Tennant, télégraphiste	82 00		
			K. Smith, réparateur	75 00		
60	Fort Selkirk	50	Bruce Watson, télégraphiste	82 00	275 "	15
61	Selwyn	30	R. P. Hall "	82 00		
			N. Wade, réparateur	75 00		
62	Stewart River	75	Chas. M. Graham, télégraphiste.	82 50	300 "	20
63	Ogilvie	23	J. W. Wilkinson "	82 50		
64	Dawson	48	W. Brownlow, gérant	150 00		
			G. A. McLachlin, télégraphiste	125 00		
			F. A. Hanley "	125 00		
			R. C. McDonald, commis	100 00		
			H. Douglas, jr., messager	$3 par jour.		
			Mde D. Hunt, ménég. et cuisin	100 00		
			Jas. McMenamin, réparateur	80 00		
			C. A. Couture, contre-maître	125 00		
65	Forty Mile	55	W. H. Mullin, télégraphiste	82 50	325 "	20
66	Boundary	40				
..	Vancouver		J. Y. Rochester, surint. supplé.	200 00		
			J. E. Gobeil, Insp. général	166 66		
			J. J. Healy, commis	140 00		
			Emma Hays, sténographe	65 00		
		2,252½		8,840 98		
			Ajouter 10 personnes à $ 3 par jour ci-dessus	867 00		
			Total des appointem. mensuels.	9,707 98		

* Embranchement d'Ashcroft † 150 Mile House. ‡ Quesnel. § Hazelton.

TARIF DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

Le tarif ci-haut mentionné est un tiers de moins que celui adopté en premier lieu, lequel était calculé sur une base générale de 50 centins par cent milles et 25 centins pour chaque cent milles additionnel, la distance computée d'Ashcroft.

Le tarif local entre les bureaux au nord du Quesnel est calculé sur la base de 50 centins pour 100 milles et 20 centins pour chaque 100 milles additionnels ; et entre bureaux, au nord d'Atlin, 50 centins par 100 milles.

Messages par câble.—Par câble transatlantique pour les bureaux au nord d'Ashcroft, le tarif est double de celui mentionné dans la liste précédente : Barkerville, $3 \times 2 = 6$ centins ; Dawson, $20 \times 2 = 40$ centins par mot.

Par câble transpacifique, ajouter 4 centins par mot au tarif régulier : Barkerville, $3 + 4 = 7$ centins ; Dawson, $20 + 4 = 24$ centins par mot.

Messages de la Presse.—Le tarif, sur toute la ligne est de un centin par mot, avec minimum de $1.

La ligne du Yukon se raccorde, à la frontière, avec le système télégraphique du gouvernement des Etats-Unis.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

TARIF SPÉCIAL.

Messages par câble.—On trouvera dans le tarif spécial du Yukon, ci-annexé, les taux des messages par câble transmis sur la ligne du Yukon.

Ailleurs, le tarif des messages transatlantiques, transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui des dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 centins; dans ce cas le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 centins par mot, avec prix minimum de 25 centins par dépêche. Par exemple: Pour les dépêches de six mots ou moins, le prix est de 25 centins sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de sept mots, le prix est de (7 x 4 c.) 28 centins sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de 12 mots, le prix est de (12 x 4 c.) 48 centins sur les lignes de l'Etat.

Dans tous les cas, la computation des mots comprend l'adresse et la signature, comme dans le tarif du câble transatlantique.

Messages de la Presse.—Le tarif des messages de la Presse sur les lignes de l'Etat (excepté la ligne du Yukon) est de 20 centins par 100 mots; il n'est pas reçu de message de moins de 20 centins.

Pour la ligne du Yukon le tarif est de 1 centin par mot, le prix minimum est de $1; ceci s'applique à toute la ligne.

TARIF RÉGULIER.

NOUVELLE-ÉCOSSE,

Ligne de Sydney-Nord à Meat-Cove et Mabou—Tarif local, 25-1 (18 bureaux).*

Grand Bras-d'Or	Tarif direct 15-1	de Sydney-Nord,	bureau W.U
New-Campbellton (Kelly's Cove)	"	"	"
Englishtown	"	"	"
Baddeck	"	"	"
Murray	"	"	"
Indian-Brook	"	"	"
Rivière-aux-Français	"	"	"
Ingonish-Sud	"	"	"
Ingonish	"	"	"
Havre-de-Neil	"	"	"
Dingwall	"	"	"
Baie-Aspy	"	"	"
Meat Cove	"	"	"
Baie-de-Plaisance	"	"	"
Cheticamp	"	"	"
Grand-Etang	"	"	"
Margaree, N.-E.	"	"	"
Havre-de-Margaree	"	"	"
Margaree, S.-O.	"	"	"
Broad-Cove (Inverness)	"	"	"

* N. B.—Les chiffres 25-1 ou 50-2, etc., signifient que le tarif est de 25 centins ou 50 centins par dix mots, et 1 centin ou 2 centins pour chaque mot en plus.

Les *dépêches de nuit* sont échangées avec la Compagnie de téléphone Western Union pour les bureaux situés sur cette ligne. Tarif, 1 centin par mot avec minimum de 15 centins, Le tarif local de nuit est de 1 centin par mot, avec un minimum de 25 centins.

Ligne de Barrington à Cap-Sable—Tarif local 12-1.

Newellton	Tarif direct 12-1 de Barrington,	bureau	W. U.
Phare du Cap-Sable	"	"	"

Cette ligne est maintenant exploitée par la compagnie de téléphone locale. Il est stipulé dans le bail que l'ancien tarif télégraphique ci-haut devra être maintenu.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne de Chatham à la Pointe-Escuminac—Tarif local 25-1 (4 bureaux).

Baie du Vin	Tarif direct 15-1	du bureau de Chatham,	G.N.W.
Lower Hardwicke	"	"	"
Escuminac	"	"	"
Phare de la Pointe-Escuminac	"	"	"

Ligne de Eastport, Me., à Campobello, Grand-Manan et aux îles Whitehead (9 bureaux). —Tarif local entre les bureaux de Grand-Manan et les îles Whitehead 15-1 ; Grand-Manan et l'île Campobello 25-2 ; les îles et Eastport, Me., 25-2.

Welchpool, Campobello	Tarif direct 25-2	de Eastport, Me.,	bureau W.U.
Flagg's Cove, Grand-Manan	"	"	"
Castalia	"	"	"
Woodward's Cove	"	"	"
Grand-Harbour	"	"	"
Seal-Cove	"	"	"
Southern-Head	"	"	"
Cheney's-Head	"	"	"
Iles-Whitehead	"	"	"

QUÉBEC.

Ligne de Gasgé à l'Ile Anticosti, Q, (9 bureaux)—Tarif local entre les bureaux de l'Ile, 25-1 ; Gaspé et les bureaux de l'Ile 50-2.

Pointe S.-O.	Tarif direct 50-2	de Gaspé,	bureau G. N.-W.
Lac Salé	"	"	"
Crique de la Chaloupe—(Shallop-Creek)	"	"	"
Pointe-Sud	"	"	"
Pointe-Heath	"	"	"
Baie-du-Renard	"	"	"
Rivière-Becscie	"	"	"
Pointe-Ouest	"	"	"
Baie-des-Anglais	"	"	"

Ligne de Meat-Cove, C.-B., N.-E., aux îles de la Madeleine, Q. (9 bureaux)—Tarif local entre les bureaux de l'Ile 25-1 ; Meat-Cove et les îles 50-2 ; les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et les îles 50-2.

Ile Amherst....................	Tarif direct 50.2 de	Sydney-N., N.-E.,	bureau W.U.
Phare-d'Amherst............	"	"	"
Etang-du-Nord, village.........	"	"	"
" phare...........	"	"	"
Cap-aux-Meules (Grindstone)....	"	"	"
Havre-aux-Maisons	"	"	"
Grosse-Ile....................	"	"	"
Grande Entrée	"	"	"
Ile-Bryon	"	"	"

Ligne de Meat-Cove. C.-B,, N.-E., à l'île Saint-Paul—Tarif local entre les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et Saint-Paul 50-3 (1 bureau).

Phare de l'île Saint-Paul à Sydney-Nord, N.-E., bureau W.U.

Ligne de Québec à la station de quarantaine de la Grosse-Ile (7 bureaux)—Tarifs locaux entre les bureaux sur l'île d'Orléans et l'île aux Réaux, 15-1 ; sur l'île d'Orléans, l'île aux Réaux et Québec, 15-1 ; sur l'île d'Orléans et la Grosse-Ile, 25-1 : sur l'île aux Réaux et la Grosse-Ile, 15-I.

Saint-Pierre, île d'Orléans....	Tarif direct 15-1 de	Québec, bureau	G.N.W.
Sainte-Pétronille...........	"	"	"
Saint-Laurent..............	"	"	"
Saint-Jean............. ...	"	"	"
Saint-François............	"	"	"
Ile-aux-Réaux..............	"	"	"
Grosse-Ile................	" 25 1	"	"

Ligne de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi (7 bureaux)..

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, et se terminant à Québec, ajoutez 15c., et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la compagnie du télégraphe G.N.W. au tarif des lignes de l'Etat.

Lignes de la Malbaie à la Baie-Château (48 bureaux) avec embranchement à Anticosti et prolongement à Belle-Isle.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Malbaie, et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires à l'ouest de la Malbaie, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la compagnie de télcgraphe G.N.W. au tarif des lignes de l'Etat.

Tarif local entre les bureaux situés à pas plus de 100 milles les uns des autres, 15-1 ; à plus de 100 milles, 25-1 ; sur la terre ferme et Anticosti, 50-2 ; et sur la terre ferme à Belle-Isle, 50-2.

Saint Urbain.............	15-1 de la Baie Saint-Paul	(Ck.) Qué.	Bureau G.N.W.
Lacruche..................	"	"	"
Saint-Alexis...............	"	"	"
L'Anse Saint-Jean....... ...	"	"	"
Saint-Alphonse de Bagotville..	"	"	"
Chicoutimi................	"	"	"

Cap-à-l'Aigle	15-1	de la Malbaie	(Ck. Qué.)	bureau G.N.W.
Saint-Fidèle		"	"	"
Port-au-Persil		"	"	"
Saint-Siméon		"	"	"
Baie-des-Rochers		"	"	"
Rivière-aux-Canards		"	"	"
Saint-Etienne		"	"	"
Tadousac		"	"	"
Bergeronnes		"	"	"
Escoumains		"	"	"
Baie-des-Bacons		"	"	"
Mille-Vaches	25-1	"	"	"
Moulins-de-Portneuf		"	"	"
Phare "		"	"	"
Sault-au-Cochon		"	"	"
Betsiamits (Bersimis)		"	"	"
Manicouagan (Pte Outardes)	15-1	"	"	"
Scieries Scougall		"	"	"
Rivière-Godbout		"	"	"
Pointe-des-Monts		"	"	"
Baie-de-la-Trinité-Ouest		"	"	"
Baie-de-la-Trinité-Est		"	"	"
Iles-Caribou		"	"	"
Pointe-aux-Anglais		"	"	"
Pentecôte		"	"	"
Sainte-Marguerite		"	"	"
Clark-City		"	"	"
Sept-Iles		"	"	"
Rivière-Moisie		"	"	"
Petite-Rivière		"	"	"
Sheldrake		"	"	"
Rivière-du-Tonnerre		"	"	"
Magpie		"	"	"
Rivière-Saint-Jean		"	"	"
Longue-Pointe		"	"	"
Mingan		"	"	"
Pointe-aux-Esquimaux		"	"	"
Betchouanes		"	"	"
Baie-des-Piastres		"	"	"
Watichou		"	"	"
Aguanas		"	"	"
Natashquan		"	"	"
Kegaska		"	"	"
Masquaro		"	"	"
Grande-Romaine		"	"	"
Baie-des-Loups		"	"	"
Pointe-Maurier		"	"	"
Harrington		"	"	"
Tête-de-Baleine (Whale-Head)		"	"	"
Baie-des-Moutons		"	"	"
Baie-de-Ha		"	"	"
Saint-Augustin		"	"	"
Coxipi		"	"	"
Baie-des-Rochers		"	"	"
Rivière-Saint-Paul		"	"	"
Baie-Brador		"	"	"
Bonne-Espérance (Riv. St-Paul		"	"	"

Baie-Forteau............15-1 de la Malbaie (Ck. Qué.) bureau G.N.W.			
Pointe-Amour..................	"	"	"
Baie-Rouge	"	"	"
Baie-Château..................	"	"	"
Belle-Isle 50-2	"	"	"
Ile-Anticosti *viâ* Longue-Pointe....	"	"	"

ONTARIO.

Ligne de Leamington à l'île Pelée (circuit de téléphone)—Tarif local entre Leamington et la Pointe-Pelée, 15-1 ; terre-ferme et bureaux de l'île, 25-1 ; bureaux sur l'île 15-1 (8 bureaux).

Gun Club-House, terre ferme........15-1 de Leamington, bureaux G.N.W.		
Pointe-Lelée, terre-ferme..........	"	"
Dock-Leamington..................15-1 de Leamington, bureaux G.N-W.		
Phare de la Pointe-Nord, Ile-Pelée.....	"	"
Dock-Nord, Ile-Pelée................	"	"
McIntyre's-Corners..................	"	"
Dock-Ouest de l'Ile-Pelée...........	"	"
Dock-Sud...........................	"	"

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Ligne de Qu'Appelle (gare du Pacifique Canadien) à Edmonton, Alberta—Tarif local, 15-1, 25-2, 50-3, pour distances de 10 à 600 milles (13 bureaux).

Fort-Qu'Appelle................25-2 Qu'Appelle ou Saskatoon.		
Touchwood....................	"	"
Saskatoon (Ts. bureaux du tél. du Pacifique Canadien)..........	"	"
Henrietta......................	"	"
Battleford.....................	"	"
Bressaylor....................25-2 Saskatoon ; 50-3 Qu'Appelle ou Edmonton.		
Lac-aux-Oignons	"	"
Moose.........................	"	"
St-Paul-de-Métis ....50-3 Saskatoon ; Qu'Appelle ou Edmonton.		
Lac-à-la-Selle.................	"	"
Victoria......................25-2 Edmonton ; 50-3 Qu'Appelle ou Edmonton.		
Star..........................	"	"
Fort-Saskatchewan..............	"	"
Edmonton (bureau de trans. Pacifique Canadien..............	"	"

Ligne de Mâchoire-d'Orignal (gare du Pacifique Canadien) à la Montagne-des-Bois—Tarif local, 25-2 ((1 bureau).

Montagne-des-Bois.............25-2 de Mâchoire-d'Orignal.

COLOMBIE-ANGLAISE.

Ligne de Victoria à Cap-Beale—Tarif local, 50-3 (6 bureaux).

Sooke........................50-3 Victoria, bureau de télégr. Pacifique Canadien.		
Pointe-à-la-Loutre............	"	"
Rivière-Jordan................	"	"
Port-San-Juan.................	"	"
Phare de Carmanah.............	"	"
Cap-Beale.....................	"	"

Ligne de Nanaïmo à Comox Tarif local, 25-2 (9 bureaux).

Wellington (P. C. et E. et N)....	25-2 de Nanaïmo.	
Parksville	"	ou Wellington.
Baie-Fanny	"	"
Cumberland	"	"
Baie-Union	"	"
Mines-Union	"	"
Courtney	"	"
Comox	"	"
Alberni (embranchement)	"	"

Ligne d'Alberni au Cap-Beale—Tarif local, 50-3.

Entre les bureaux sur la ligne de Victoria-Cap-Beale et celle de Nanaïmo-Comox, *via* Alberni, 50-3.

Ligne de Golden à Windermere—Tarif local, 25-2.

Athalmer	25-2 de Golden	(Pacifique Canadien).
Wilmer	"	"
Windermere	"	"

Ligne de Kamlaops à Lower-Nicola. (Téléphone.) (8 bureaux).

Les raccordements sont loués, et les locataires sont payés une commission sur les messages envoyés par ceux qui ne sont pas souscripteurs. Tarif local, 25-2.

SOMMAIRE.

Bureaux sur les lignes de l'Etat	312
Bureaux de raccordements avec autres lignes	15
Total	327

RAPPORT SPÉCIAL

CONCERNANT

LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU SUD DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

Par J. E. GOBEIL, Inspecteur.

RAPPORT SPECIAL CONCERNANT LES LIGNES TELEGRAPHIQUES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Par J. E. GOBEIL, Inspecteur.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, le 10 avril 1905.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant Général des lignes
télégraphiques du gouvernement,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport de l'examen des lignes téléphoniques de Kamloops-Nicola-Penticton et de Kelowna-Vernon. J'ai cru qu'il était préférable d'inclure dans mon rapport tous les détails ainsi que les suggestions concernant les prolongements de ces lignes et la manière dont ils devraient être administrès afin de donner satisfaction au public.

En premier lieu vient la description de l'état actuel des lignes, quelques remarques sur la manière dont elles ont été construites, et, pour terminer, les quelques suggestions que je me suis permis de faire.

DESCRIPTION DE LA LIGNE.

Kamloops, C.B.—
Téléphone dans le bureau de C. S. Stevens.
W. McLeod, premier téléphone sur la ligne, à 12 milles de Kamloops.
W. McDonald, second téléphone, à 20 milles de Kamloops.
Bulman, troisième téléphone, à 24 milles de Kamloops.
Moore, quatrième téléphone, à 38 milles de Kamloops.
Kirby, cinquième téléphone, à 47 milles de Kamloops.

Nicola, à 55 milles de Kamloops.
A. E. Howse, sixième téléphone.
M. Carrington, septième téléphone.
Bureaux du gouvernement provincial, huitième téléphone.

Coutlee, à huit milles de Nicola.
Blair et Cie., neuvième téléphone.

Lower Nicola, à douze milles de Nicola.
Woodward, dixième téléphone.
Armstrong, onzième téléphone.

L'état ci-haut donne le nombre de téléphones en opération sur la ligne de Kamloops-Nicola-Coutlee-Lower Nicola.

A partir de Kamloops la ligne traverse les collines (foothills) lesquelles ne sont que légèrement boisées. La ligne est en très bon état, quoique construite depuis six ans, et quelques légères réparations, seulement, la mettraient en parfaite condition. Le fil est suspendu sur des poteaux, très peu d'arbres ont été utilisés pour supporter le fil

Kamloops est situé à 251 milles de Vancouver ; c'est le centre d'une des divisions du chemin de fer Pacifique Canadien et la principale ville de la vallée de la rivière Thompson ; c'était en premier un poste de Compagnie de la Baie d'Hudson. Population 1,154 habitants. La branche nord de la rivière Thompson, qui descend des montagnes,à deux cents milles au nord, se joint ici au cours principal. La principale industrie du district est l'élevage. Kamloops est le point de distribution pour un grand district d'élevage et minier situé au sud, et mis en communication avec la ville par des lignes de diligence. Les plateaux au sud et à l'ouest servent, en majeure partie, de pâturages, et on y élève une grande quantité de bêtes à cornes et de chevaux. Pour ce qui est de l'industrie minière, nous pouvons dire qu'elle est encore dans son enfance ; la seule mine où un travail régulier et sytématique est fait est la mine 'Iron Mask', à environ six milles au sud de Kamloops, achetée, il y a quelques années par le British Columbia Exploring Syndicate of London. Un outillage considérable a été installé dans la mine, laquelle est reliée à Kamloops par une ligne téléphonique. Il y a un bon chemin de roulage entre Kamloops et Nicola, distance de 55 milles.

Tel que ci-haut mentionné, il y a douze appareils téléphoniques sur la ligne, entre Kamloops et Lower Nicola ; si un bureau central était établi à Nicola, sept autres appareils, pour lesquels applications ont déjà été reçues, pourraient être installés, ce qui erait un total de 19 téléphones en usage.

VALLÉE NICOLA.

Nicola à Princeton.

C'est à Nicola que commence la nouvelle ligne téléphonique Nicola-Penticton, qui a été mise en opération vers le 1er de février 1905.

Munro, premier téléphone, à 26 milles de Nicola.
Thynne, second téléphone, à 46 de Nicola.
DeBarro, troisième téléphone, à 55 milles de Nicola.

Granite Creek—
Mde James, quatrième téléphone, à 61 milles de Nicola.

Princeton—
A. E. Howse, cinquième téléphone, à 72 milles de Nicola.

A partir de Nicola, les premiers cinq milles et demi ont été construits par A. E. Howse, de Nicola. Cette partie de la ligne traverse un pays ouvert, où il n'y a pas de bois, et est en très bon état, mais, à partir de ce point jusqu'à six milles au-delà de Munro, une distance de 31 milles, il n'y a que 252 poteaux, ce qui ne serait suffisant que pour 7¾ milles de ligne, et sur le reste du parcours le fil est attaché aux arbres au moyen de consoles et d'isoloires. Un monsieur Hunter semble avoir agi comme contremaître en charge de la construction de la ligne de Nicola à Penticton ; l'ouvrage a été fait à la journée,

A partir d'un point environ 10 milles au sud de Munro, allant vers Thynne, l'ouvrage a été bien fait, des bons poteaux ont été posés et le fil bien attaché.

De Thynne à Granite Creek la ligne est en assez bon état.

De Granite Creek à Princeton, une distance de 11¾ milles, la construction n'est pas bonne.

A partir d'un point environ six milles au sud de Munro, il n'y a que 64 poteaux de plantés sur une distance de 40 milles, c'est-à-dire environ deux milles de ligne, le reste, 38 milles, le fil a été suspendu aux arbres. Pour récapituler, la ligne de Nicola à Princeton, une distance totale de 72 milles, ne comprend que 316 poteaux, c'est-à-dire environ 15½ milles le reste est suspendu aux arbres le long de la route.

Le district de Nicola y compris Upper et Lower Nicola, est un pays de pâturages avec de grandes vallées de terre cultivable. Deux chemins de roulage vont de Nicola à la ligne du chemin de fer Pacifique Canadien, un par Spence Bridge, l'autre par Kamloops.

Les sociétés d'élevage, la Douglas Lake Cattle Co'y et la British Columbia Cattle Co'y possèdent dans cette région des établissements considérables, où on y élève une grande quantité de bétail. Le chemin directement au sud passe sur les plateaux et dans les vallées, où il y a plusieurs bonnes fermes en exploitation. Il y a à Nicola et aux environs 161 habitants. L'élevage des animaux est pour ainsi dire la seule industrie de cette contrée.

L'industrie minière, vu le manque de facilités de transport ne s'est pas développée. La population est éparse ; il y a des écoles publiques à Nicola et Lower Nicola. On trouve aussi plusieurs camps miniers : Aspen Grove, Guilchena, Mill Creek, Ten Mile et le lac Stump. Près de Coutlee et dans les environs de Nicola, on a trouvé de très bonnes veines de houille.

Tel que mentionné ci-haut, il y a cinq téléphones sur la ligne de Munrœ à Princeton, y compris ces deux derniers endroits ; mais avec un bureau central, il serait possible d'y ajouter 7 nouveaux téléphones, lesquels sont fortement demandés par la population, le long de la ligne. Avec cette addition, nous aurions 12 téléphones sur une ligne de 72 milles de long.

VALLÉE SIMILKAMEEN.

De Princeton à Penticton.

La vallée de Similkameen comprend le lac White Keremos, Princeton et Otter Creek ; un bon chemin de roulage conduit à Osoyoos, aux mines sur les frontières et à Penticton ; c'est actuellement, le seul moyen de transport. Princeton est environ 40 milles en amont de Keremos, sur la rivière Similkameen, au confluent de la Tulameen.

Comme dans le district de Kamloops, la seule industrie de la vallée de Nicola est l'élevage des animaux.

Il y a des écoles publiques à Princeton, Fairview, Keremos, et Similkameen. Au sud est de Princeton, à 25 milles en aval sur la rivière Similkameen, est situé Camp Hedley, un camp minier d'or et de cuivre, le seul endroit dans le district où il se fait une exploitation minière régulière depuis plusieurs années. Ici est située la " Nickle Plate Mine " qui a érigé une usine de bocardage. On dit que la société minière " The Daily Réduction Co'y " a déjà dépensé $2,000,000 à cet endroit pour ouvrir leurs mines et en outillage.

Il serait injuste de parler de Similkameen sans mentionner les mines de houille aux environs de Princeton, mines qui couvrent une étendue de trente milles carrés et où l'on voit des veines de houille variant de 2½ pieds à 18 pouces de largeur.

Il y a un bon chemin de roulage traversant ce district et allant à Penticton, sur l'embranchement Okanagan, du Pacifique Canadien.

Princeton à Penticton.—
Scierie de Stewart et McDonald, à 21 milles de Princeton, un téléphone.

Hedley.—
John Love, à 26 milles de Princeton, un téléphone.
Bradshaw, à 5 milles de Hedley, un téléphone.

Keremos.—
Ritcher, à 10 milles de Hedley, un téléphone.
Kirby.

Fairview.—
McCuddy, à 38 milles de Hedley, un téléphone.
John Love.

O'kanagan Falls.—
J. A. Schubert, à 68 milles de Hedley, un téléphone.
La distance de Princeton à Hedley est de 26 milles, sur une longueur de 19 milles ; le fil télépnonique est attaché aux arbres

De Hedley à Keremeos la distance est de 20 milles ; la ligne est en très bonne condition, les poteaux sont gros et le fil bien posé. Le fil était à terre à une couple d'endroits, mais a été réparé.

Keremeos.—Ici la ligne se divise, un embranchement remonte le creek Keremeos sur une distance de sept milles, dans une direction sud-est, puis, suit le chemin de roulage de Penticton. De Keremoes à Clark (Half Way House) il y a 151 poteaux ce qui couvrirait une distance d'environ cinq milles. La distance entre Keremeos et Penticton, par le chemin, est de 30 milles.

Keremeos à Fairview, distance, 17½ milles.—Les poteaux sont très bons et plus gros que sur les autres lignes.

La ligne de Fairview à Okanagan Falls et de Okanagan Falls à Penticton est en très bonne condition ; quelques consoles seulement ont été arrachées des poteaux ou des arbres.

Il n'y a que neuf appareils télégraphiques sur la ligne de Princetown à Penticton, quoique nous ayons des demandes pour 17 appareils additionnels, deux à Princetown et 15 à Hedley.

LAC OKANAGAN.

Penticton à Kelowna.—Ce district comprend Penticton, Trout Creek, Summerland, Peachland et les différents établissements agricoles et d'élevage dispersés le long des rives du lac Okanagan, environ 90 milles, et s'étend de Penticton, au sud, jusqu'à Vernon, au nord.

Penticton est un petit établissement situé à l'extrémité sud du lac Okanagan ; Trout Creek est six milles au nord, sur le côté ouest du lac, et Summerland, trois milles plus loin. Peachland est environ à dix milles de Summerland, sur le bord du lac. Les habitations autres que celles des villages déjà mentionnés, sont éloignées les unes des autres à cause de la nature accidentée du terrain et des rives du lac. Les communications sur le lac se font par des petits vaisseaux à vapeur.

Sur le côté est du lac, à environ mi-chemin, est situé 'Okanagan Mission' dont le principal point d'affaires est Kelowna.

Il n'y a ni téléphone ni télégraphe entre Penticton et Kelowna.

2. Kelowna à Vernon (34 milles)—Fin des lignes de l'Etat dans ce district.—Kelowna est situé au centre de la vallée de Okanagan, à 34 milles de Vernon. Le climat dans la vallée est parfait, les journées sont chaudes mais les nuits fraîches ; il y tombe très peu de neige. Il y a des écoles publiques à Kelowna, Lambly, Okanagan Falls, Okanagan Mission et Peachland. La ligne est opérée par le téléphone et le télégraphe, ce qui semble donner satisfaction aux intéressés.

A Vernon, la société Hinton, de Vancouver et Victoria, est engagée à construire un service local de téléphone, et il est probable que sous peu un service semblable sera posé à Kelowna, ce qui aura pour effet d'augmenter les recettes des lignes de l'Etat.

A kelowna, les appareils téléphoniques et télégraphiques sont installés chez l'agent, M. Millie.

A Vernon, le télégraphe et le téléphone sont dans les bureaux du Pacifique Canadien, et l'agent du Pacifique agit comme agent du gouvernement. Il y a aussi un téléphone dans le magasin de M. Muir, lequel reçoit une commission sur les affaires transigées.

Pour mettre les lignes en bon état, un réparateur expérimenté devrait être envoyé, avec un couple d'hommes, avec ordre de faire toutes les réparations nécessaires, de Kamloops à Penticton. Lorsque la ligne sera en bon ordre, on pourra établir un service satisfaisant. Quoique la population le long de la ligne de Vernon à Kelowna soit satisfaite du double service de téléphone et de télégraphe, je peux dire que sur la ligne de Kamloops-Penticton il n'y a que le téléphone qui puisse donner satisfaction et je recommande que le système actuel soit continué. Pour ce qui concerne la gérance de la ligne, la chose me paraît être dans un état chaotique ; il y a un tarif différent pour à peu près chaque téléphone, et personne semble savoir à quoi s'en tenir. A préseut, avec l'aide de M. Stevens, de Kamloops, le tarif suivant a été établi, ce qui semble donner satisfaction aux intéressés.

Magasins et hôtels	$5 00 par mois.
Magasins et hôtels, où les comptes sont tenus	4 00 "
Résidences	3 50 "

Messages—

Distances—	100 milles	25 centins et 2 centins.
"	100 à 150 milles	35 centins et 3 centins.
"	150 à 200 milles	40 centins et 3 centins.
"	200 à 250 milles	50 centins et 4 centins.

Conversations—

Distances—	100 milles	5 centins par minute.
"	100 à 150 milles	10 " "
"	150 à 200 "	12 " "
"	200 à 250 "	15 " "

Le minimum est de 25 centins. Je recommande fortement que le tarif ne soit pas changé.

Il y a à présent 26 téléphones sur la ligne de Kamloops à Penticton ; sur une ligne directe, avec ce nombre de téléphone, il est impossible d'obtenir un résultat satisfaisant. Ceci demontre une fois de plus, la nécessité qu'il y a d'établir des bureaux centraux à Nicola et Hedley.

Liste des améliorations nécessaires aux lignes de la Colombie-Anglaise.

1. Bureaux centraux à Nicola et Hedley.
2. Prolongement de la ligne de Kelowna à Penticton.
3. Construction d'une ligne entre Spence Bridge et Nicola.
4. Prolongement de Fairview à Midway.
5. Compléter la construction de la ligne entre Keremeos et Clark.

1. Bureaux Centraux à Nicola et Hedley.

Ces bureaux sont absolument nécessaires pour donner un service satisfaisant ; la ligne maintenant est surchargée, et enlever quelques appareils causerait un sentiment de mécontentement général. Il n'y a de deux choses qu'une à faire, enlever quelques instruments téléphoniques ou établir un bureau central à Nicola. Le même conseil s'applique à Hedley.

Evaluation du coût des bureaux centraux de Nicola et Hedley.

BUREAU DE NICOLA.

Matériaux	$320 27
Fret, de Montréal à Spence Bridge	70 48
Poteaux, 20 à $1.50	30 00
Main d'œuvre et pension	135 00
Roulage, de Spence Bridge à Nicola	60 00
Divers	70 00
Total	$690 75

BUREAU DE HEDLEY.

Matériaux	$456 90
Fret, de Montréal à Penticton	135 67
Poteaux, 30 à $1.50	45 00
Main-d'œuvre et pension	189 00
Roulage, de Penticton à Hedley	125 00
Téléphones, 15 à $30	450 00
Divers	100 00
Total	$1,501 57

2. *Raccordement de la ligne entre Kelowna et Penticton.*

Tout le monde le long de la ligne, et particulièrement à Penticton et Kelowna, désire le prolongement de la ligne ; la principale raison est que tout le fret en destination de cette partie du pays comprise entre Vernon et Princeton, et même plus au nord est transporté sur le lac, et que les populations avoisinantes n'ont aucunes communications téléphoniques. De plus, les populations de Trout Creek, summerland, Peachland et Lambly sont entièrement isolées. Cette partie du pays produit une grande quantité de fruits et il est facile de voir dans quelle position désavantageuse sont placés les producteurs en ce qui regarde le prix courant du marché.

La distance de Penticton à Kelowna est de 45 milles. Si nous décidons de réunir ces deux points, une longueur d'environ deux milles de câble sous-marin sera nécessaire, pour traverser le lac, vis-à-vis Kelowna. Les rivages sablonneux et le fond est supposé être de même. Le coût total de la construction de ce prolongement serait environ $5,500, non compris le câble.

Le présent système ne devrait pas être changé ; les parties intéressées préfèrent le téléphone, tel que actuellement en usage.

Si ce prolongement est construit, il serait préférable d'établir un double système de téléphone et télégraphe, tel qu'en usage sur la ligne de Penticton à Kelowna.

3. *Ligne de Nicola à Spence Bridge.*

L'intention prémière était, dit-on, de construire de Spence Bridge à Nicola, mais subséquemment, des instructions furent données de construire la ligne sur la route présente, c'est-à-dire de Kamloops à Nicola. Les marchands de Nicola désirent fortement la construction de ce prolongement de Nicola à Spence Bridge. Tout le fret venant à Nicola, en destination de Fulameen et même Granite Creek, passe par ce chemin; conséquemment les intérêts commerciaux de cette localité sont dans cette direction.

La distance entre Nicola et Spence Bridge est de 35 milles, et ce prolongement pourrait être construit pour $3,500.

4. Prolongement de Fairview à Midway.

Il y a présentement devant le ministère une pétition demandant la construction de cette ligne. J'ai rencontré un grand nombre de personnes, durant ma tournée d'inspection, qui m'ont pressé de soumettre cette pétition à la considération du ministère. Si ce prolongement est construit, les districts de Boundary (Frontières) et de Kootenays seront reliés avec le système télégraphique de l'Etat. Il y a actuellement un système téléphonique dans cette région, et Midway en fait partie. Plusieurs routes ont été suggérées, mais la meilleure et la plus courte est la suivante :

De Fairview à Osoyoos	13	milles.
D'Osoyoos à Sidley	13	"
De Sidley à Gillespies	4	"
De Gillepies à Rock Creek	12	"
De Rock Creek à Midway	12	"
Total	54	"

Cette ligne pourrait être construite pour $6,500.

5. Prolongement de Keremeos à Clark.

Une partie des poteaux nécessaires sont déjà plantés, et il n'y a qu'à poser les consoles, isoloirs et le fil pour compléter cette ligne.

Oballa est situé à 3½ milles de Keremeos ; des communications téléphoniques sont très nécessaires. A cet endroit, dans mon opinion, la ligne devrait être prolongée jusqu'à Clark's Half Way House, où un téléphone est absolument nécessaire. Ce prolongement coûterait environ $600.

Coût des améliorations, tel que ci-haut mentionné :—

1.	Bureau central à Nicola	$ 690 75
	" " Hedley	1,501 57
2.	Ligne de Penticton-Kelowna	5,500 00
3.	" Nicola-Spence Bridge	3,500 00
4.	" Fairview-Midway	6,500 00
5.	" Kermeos à Clark	300 00
	Total	$17,992 32

RECETTES.

Les recettes actuelles provenant des 'loyers' sur la ligne de Kamloops—Nicola-Coutlee et Lower Nicola sont de	$30 par mois.	
Augmentation des recettes provenant des 'loyers', si un bureau central est établi à Nicola		$17.50 par mois.
Recettes actuelles provenant des 'loyers' sur la ligne de Nicola-Penticton	$51.50 par mois.	
Augmantation assurée si le bureau central est établi à Hedley		$112-00 par mois.
	$1.50 par mois	$129.50 par mois.
N. B.—Les recettes ci-haut mentionnées ne comprennent pas les argents perçus pour conversations et dépêches qui forment une moyenne d'environ	$107 par mois.	
		$188.50 par mois.
Total des recettes mensuelles		$318.00 par mois.

N. B. 2.—La ligne de Kelowna-Vernon n'a pas été assez longtemps en opération pour que nous puissions en donner l'état des recettes.

Si les bureaux centrals sont établis à Nicola et à Hedley, nous avons une augmentation assurée de recettes ; au contraire, si ces bureaux ne sont pas établis, nous serons forcés d'enlever certains télèphones, et nos recettes déjà très insuffisantes, seront encore diminuées.

DÉPENSES.

Dans l'état actuel des lignes sous considération, il est difficile de dire exactement qu'elle sera la dépense totale pour la gérance et l'entretien de ces lignes ; mais nous pouvons dire que les reoottes seront au moins égales aux dépenses.

Etat approximatif des dépenses :

Surintendant à Kamloops	$ 75.00	par mois.
Bureau Central, Hedley, agent	40.00	" "
" " Nicola "	40.00	" "
Kelowna, agent	30.00	" "
Vernon	30.00	" "
Réparations	75.00	" "
Dépenses totales	$ 290.00	" "
Recettes	318.00	" "
Balance	28.00	" "

En terminant ce rapport je recommanderais que la gérance des lignes téléphoniques de ce district soit donnée à un résident de l'endroit, un homme connaissant bien le pays et les besoins de la population. Je prends la liberté de suggérer la nomination de M. C S, Stevens, de Kamloops, D'aprés mes observations personnelles, ainsi que l'opinion publique, ce monsieur est parfaitement qualifié pour remplir cette charge. Il est compétent dans la gérance et la construction des lignes téléphoniques et fera, je crois, un employé précieux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) J. E. GOBEIL,

Inspecteur.

PARTIE VI

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1904-1905

PERCEPTION DES REVENUS.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 18 novembre 1905.

M. F. GÉLINAS.
Secrétaire, ministère des Travaux publics.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de l'exercice terminé le 30 juin 1905.

J'ai examiné les livres et les comptes de tous les employés sous mon contrôle, sauf ceux du directeur du bassin d'Esquimalt, et j'ai la satisfaction de dire que tous ces messieurs se sont conformés aux règlements établis par l'administration pour leur direction, et qu'ils ont fidèlement rendu compte des revenus qu'ils ont perçus.

Durant le dernier exercice financier, le revenu provenant des travaux publics accuse une augmentation de $4,008.87, soit $111,959.77, comparé à celui de l'exercice précédent, $107,950.90.

La perception des recettes accuse une augmentation de $4,815.95, c'est-à-dire, $111,931.27, alors que l'année précédente le montant perçu était de $107,115.32.

Les recettes provenant des glissoires et estacades ont été de $82,873.97, une augmentation de $11,542.77 sur l'année 1903-4. Les argents perçus forment un total de $82,873.97, ou $12,378.35 de plus que durant l'exercice précédent.

Les droits non perçus accusent une diminution de $2,328.32, causée par le fait que certains montants ont été biffés pour des raisons mentionnées dans ce rapport.

Les recettes provenant des bassins de radoub sont de $24,754.30, ou $7,690.20 de moins que celles de l'année précédente.

Cette année il n'y a pas de recettes provenant des écluses des rivières Yamaska et Du Lièvre.

Les loyers ont rapporté la somme la somme de $4.331.80, ou $297 de plus que durant l'exercice financier précédent, néanmoins, de ce montant la somme de $28.50 a été biffée vu la pauvreté des tenanciers, ce qui laisse un surplus total de $268.50.

Après avoir indiqué, d'une manière générale, les diverses sources de revenu, je vous transmets, ci-joints, les détails des différents services, sous leurs titres respectifs.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les droits accrus forment un total de $44,652.03, ou $2,895.18 de plus qu'en 1903-4.

Le nombre de billots descendus par ces glissoires et estacades a été de 4,404,675, ou 90,151 de plus que l'année précédente.

Il y a eu 3,372 pièces de bois équarri, c'est-à-dire 11,720 de moins que durant l'année 1903-4.

Tous les droits provenant de ce district durant l'exercice de 1904-5, ont été perçus.

Des redevances accumulées depuis le 1er de juillet 1889, époque à laquelle ce ministère prit charge de la perception, il reste encore à percevoir $8.145.35 ; on verra dans l'état n° 2, ci-dessous, les détails de ces redevances non perçues.

Des redevances accumulées avant le 1er juillet de 1889, il reste encore à percevoir $56,805.65, qui devraient être biffées. Voir détails aux états nos 1 et 3, ci-annexés.

Etat de comptes du district d'Ottawa :

Droits imposés en 1904-05		$44,652 03
" perçus	$44,652 03	

Le montant total non perçu se répartit comme suit :—

Impôts en souffrance avant que la perception fut transférée à ce ministère		$56,805 65
Impôts de 1889-90	$6,903 05	
" 1890-91	28 42	
" 1892-93	379 80	
" 1896-97	196 71	
" 1903-04	637 37	
		$8,145 35

Je désire attirer l'attention sur le fait que depuis que ce ministère a pris charge de la perception, les droits imposés se sont élevés à $840,569.47, et que des argents réellement dus au ministère, la somme de $28.42, seulement, n'a pas été collectée. La balance des argents non perçus, formant un total de $8,116.93, se compose des droits imposés sur les estacades des Chaudières, c'est-à-dire, $6,903.05, montant qui devrait être biffé de nos livres, la balance est ouverte par des réclamations qui devraient être reconnues,, excepté, peut-être, celle de 1903-04.

Les diminutions et augmentations dans les recettes se subdivisent comme suit:—

Augmentations.—Petewawa, $4,568.32 ; rivière Noire, $501.58 ; Gatineau, $264.54 et Madawaska, $993.62.

Diminutions.—Rivière Ottawa, cours principal, $2,184,01 ; estacades des Chenaux, $421.10 ; rivière Coulonge, $684.86 et rivière Dumoine, $142.91.

Le revenu, durant le dernier exercice, est encore au-dessous de l'estimation faite lors de la mise en force du présent tarif, ce qui est dû, je crois, à la grande quantité de petits billots qui sont aujourd'hui utilisés. Qu'il me soit permis de mentionner le fait, que la diminution constante du diamètre des billots diminue les recettes, quoique le nombre des billots augmente chaque année.

Comme une grande quantité de petite épinette est maintenant utilisée et que la règle de Doyle ne donne rien pour les billots en dessous de 8 pouces de diamètre, et comme tout ce qui est en-dessous de ce diamètre est chargé à la corde, compilé sur le contenu cubique de chaque billot, de grandes quantités de ces petits billots apparaissent dans ce rapport comme autant de cordes de bois de pulpe, ce qui explique la différence entre les rapports des journaux et les rapports officiels.

Etats en détail.

N° 1.—Etat des sommes courantes avant le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçues le 30 juin 1905.

N° 2.—Etat des sommes dues depuis le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçues le 30 juin 1905.

N° 3.—Etat des droits restant à percevoir avant le 1er juillet 1889, à Québec, non perçus le 30 juin 1905.

N° 4.—Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoires et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

N° 5.—Etat des droits provenant des glissoires et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

RÉGION DU SAINT-MAURICE.

Le revenu provenant de ce district a été de $36,431.21, soit $9,109.54 de plus que celui de l'année précédente, et le montant annuel le plus considérable produit par ces travaux.

Le nombre de pièces de bois de tous genres qui ont passé dans les estacades équivaut à 3,540,380 billots.

Les droits accrus en 1905 ont tous été perçus.

Depuis que j'ai pris charge de ce district, en 1892, les droits de glissoires et estacades ont tous été perçus.

Le montant en souffrance est le même que celui de l'année précédente, savoir : $14,481.49, somme qui devrait être biffée pour raisons mentionnées à l'état n° 6,—ci-annexé.

Le printemps de 1905 a été remarquable par sa sécheresse, ce qui a été cause qu'une grande quantité de billots sont demeurés dans les tributaires ; mais l'eau du cours principal s'étant maintenue à son niveau moyen, les billots, dans le St-Maurice, ont atteint leurs destinations. Nous espérons avoir une augmentation considérable dans les recettes de 1905-6, mais vu le fait qu'un million et demi de billots sont demeurée dans les tributaires, cette année, il se pourrait que nos recettes de l'année prochaine n'excèdent guère celles de cette année, si toutefois elles sont aussi fortes.

Les circonstances étant favorables, les estacades ont été posées en temps pour empêcher les billots de se perdre dans le Saint-Laurent, de sorte que les pertes des commerçants de bois ont été très légères cette année. Un remorqueur (alligator) a été placé à Trois-Rivières, en temps pour poser les estacades, au printemps. Ce remorqueur a été d'une grande utilité et, lorsque pas engagé au service du ministère, a travaillé pour les commerçants de bois moyennant rémunération.

Je désire encore attirer l'attention sur la nécessité qu'il y a de construire des barrages et autres travaux nécessaires pour retenir l'eau dans lacs et dans la partie supérieure du Saint-Maurice, nécessité qui se fait de plus en plus sentir, et je suis certain que les manufacturiers et industriels intéressés seraient prêts à garantir la somme suffisante, pour défrayer le coût de ces travaux.

La dépense en rapport avec les travaux du Saint-Maurice a été, pendant ces derdernières années, très considérable, mais il ne faut pas perdre de vue qu'il était nécessaire de renouveler les estacades, piles etc, construites 50 ans passés, et que les exigences de l'industrie moderne rendaient impératives les améliorations faites par ce ministère, de plus, les moyens de transport étant devenus, par la construction des chemins de fer, plus faciles et moins dispendieux, nous espérons qu'une société industrielle, si pas plus, établira, cette année, des usines importantes à Trois-Rivières, que le bois employé dans cette industrie descendra, naturellement, le Saint-Maurice et sera pour le ministère une nouvelle source ou plutôt une augmentation de revenu.

La construction d'un barrage aux Grandes Piles sera d'un grand secours et assurera le transport facile des billots ; avec le système suggéré pour retenir les eaux du printemps, le Saint-Maurice serait un cours d'eau parfait pour la flotte du bois de pulpe. Aussi j'ai espoir qu'avant longtemps, les recettes paieront non seulement les dépenses, mais donneront un excédant qui servira à payer les fortes dépenses encourues pendant les dernières dix années.

DISTRICT DE TRENT ET NEWCASTLE.

Les droits provenant de ce district pour l'année 1904-5, forment un total de $1,790.73 ; ces droits ont tous été perçus.

Le montant total en souffrance, au 30 de juin 1905, était de $8,323.81, dont $3,521.81 devraient être biffées conformément à un jugement de la cour de l'Echiquier ; 14 d'octobre 1905, trop tard pour être inclus dans ce rapport, ce qui laisse une balance non-perçue de $35.70, laquelle devrait être biffée ; le débiteur est insolvable et d'un âge très avancé.

Pour détails concernant les montants en souffrance voir état n° 7, ci-annexé.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN D'ESQUIMALT, C.-A.

Les recettes provenant de cette source ont été de $4,632.54, soit $5,248.81 de moins que durant l'exercice précédent. Pour détails voir état n° 8.

Durant le dernier exercice, le bassin a été occupé pendant 62 jours, dont 51 jours par les vaisseaux de Sa Majesté, et 11 jours par des vaisseaux de la marine marchande.

Le fait que Sa Majesté a retiré sa flotte de la station d'Esquimalt, affectera sensiblement les recettes de ce bassin.

BASSIN DE LÉVIS, P. Q.

Les recettes provenant de cette source ont été de $880-53 de plus que celles de l'exercice précédent, c'est-à-dire $16,454.38. Voir état n° 9 ci-annexé.

Le bassin a été occupé pendant 130 jours, non compris les mois d'hiver pendant lesquels il a été occupé par les steamers *Savoy*, *Lord Strathcona*, *Canada* et le dragueur n° 6 avec remorqueur *Monitor*.

BASSIN DE KINGSTON, ONT.

Ce bassin n'a été occupé que pendant 48½ jours, à part des mois d'hiver. Les recettes provenant de cette source ont été de $3,667.38, ou $3,321.98 de moins qu'en 1903-04. Voir état n° 10.

Le steamer *Spartan* et le dragueur du gouvernement *Nipissing* ont hiverné dans le bassin.

ECLUSES.

Par arrêté en conseil en date du 28 de juillet 1903, les droits d'écluse furent abolis pour deux ans.

LOYERS.

Les recettes provenant de cette source sont :—

Vieil édifice du bureau de poste, Victoria, C.-A.	$3,792 00
Partie de l'île Toronto	1 00
Terrain à Kingston, Ont	1 00
Terrain au bassin de radoub de Kingston	250 00
Partie de la réserve de l'île Victoria, Ottawa	2 00
Réserve, Cap de la Madeleine, P. Q	50 00
Bâtisses au Cap Tourmentin, N.-B	1 00
Propriété, rue Cathédrale, Montréal	190 50
Navy Island, St. Andrew, N.-B.	9 00
Plage, chenal Burlington, Ont.	1 00
Emplacement de la salle d'exercices militaires, Sherbrooke, P.Q	5 50
	$4,303 00

La somme de $28.50, due par deux tenanciers indigents, a été biffée. Ces personnes occupaient la propriété située sur la rue Cathédrale, Montréal.

L'état comparatif suivant des recettes provenant des Travaux publics durant les exercices financiers 1904-05, et 1903-04 montrent où se trouvent les augmentations ou les diminutions mentionnées ci-dessus :—

Travaux.	Année 1904-5.	Année 1903-4.	Augmentation, 1904-5.	Diminution, 1904-5.
Glissoires et estacades.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Région d'Ottawa	44,652 03	41,756 85	2,895 18	
" du Saint-Maurice	36,431 21	27,321 67	9,109 54	
" de Newcastle	1,790 73	2,252 68	....	461 95
(Augmentation, $11,542.77)	82,873 97	71,331 20	12,004 72	461 95
Bassins de radoub.				
Esquimalt, C.-B.	4,632 54	9,881 35	....	5,248 81
Lévis, Qué	16,454 38	15,573 85	880 53	
Kingston, Ont.	3,667 38	6,989 36	....	3,321 98
(Diminution, $7,690.26)	24,754 30	32,444 56	880 53	8,570 79
Loyers	4,331 50	4,034 50		297 00

Total des recettes perçues par moi durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905 :—

Glissoires et estacades	$82,873 97
Bassins de radoub	24,754 30
Loyers	4,303 00
	$111,931 27

Avant de clore ce rapport, je désire remercier les officiers, avec qui je suis venu en relations, pour leur courtoisie et leur toujours bienveillant concours.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD F. SMITH.

N° 1.—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1905, et *n'étaient pas perçus le 30 septembre 1905.*

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Autres droits de glissoires et d'estacades en litige.	Total des droits dus le 30 sept. 1902.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
John et Wm McLean	53 14			53 14	1873	Insolvable.
John Rowan	342 50			342 50	1872-1873	"
Lemieux et Charette	21 30			21 30	1873	"
Taillon et Lapierre	148 10			148 10	1873-1874	"
Mosgrove et McHarry	261 42			261 42	1873-1874	"
W. C. Wells	600 90			600 90	1873-1874	"
Dufresne et McGarity	528 80			528 80	1874-1875	"
Walton Smith	171 46			171 46	1874-1875	"
A. H. Baldwin	3,507 92			3,507 92	1871 à 1874	"
L'hon. James Skead	9,807 65			9,807 65	1861, 1863, 1864, 1869, 1875 à 1878	"
Batson et Currier	5,558 70			5,558 70	1875 à 1877	"
A. F. A. Knight	546 30			546 30	1878	"
James Walker	11 25			11 25	1877	"
R. Campbell et Fils	1,558 50			1,558 50	1879 à 1881	"
James G. Bryson	73 50			73 50	1886	"
Costello, Frères	90 62			90 62	1882	"
N. E. Cormier	428 34			428 34	1888	"
James Yuill	9 29			9 29	1876	Surcharge.
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	"
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882-1883	" mentionné dans le rapport S—38, pour mars 1886.
A. et P. White	101 00			101 00	1881	"
B. Caldwell et Fils	4 33			4 33	1887	"
J. R. Booth		9,871 93	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88, contre réclamation pour dommages causés par la rupture de l'estacade Coulonge.
Perley et Pattee		8,889 85		8,889 85	1881 à 1888	
The Bronsons & Weston Lumber Co.		8,180 79		8,180 79	1881 à 1888	
Pierce et Cie		462 18		462 18	1888	
G. A. Grier et Cie		1,060 59		1,060 59	1886-1887	* Estacades des Chaudières—Ces messieurs prétendent qu'ils ont maintenu ces estacades entièrement à leurs propres frais depuis 1881.
Succession de feu Levi Young		1,461 20		1,461 20	1881 à 1885	
Wm Mason		413 85		413 85	1881 à 1888	
Gilmour et Cie		406 27		406 27	1884	
John Rochester		258 88		258 88	1881 à 1883	

J. et G. Bryson	....	....	252 20	252 20	1886 ...	Contre-réclamation pour dommages causés par la rupture des travaux de Coulonge.
	23,997 28	31,006 54	651 08	55,653 90		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1905.

EDWARD T. SMITH
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

N° 2—ETAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889, et non perçus le 30 septembre 1905.

Nom.	Années où les droits étaient dus.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinaires.	Total à percevoir.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	....	2,561 69	La question des droits des Chaudières a été soumise au Conseil et renvoyée à la Commission du Trésor. Ces sommes doivent être biffées.
The Bronsons & Weston L. Co.	1889-90	2,056 96	....	2,056 96	
Perley & Pattee	1889-90	1,203 26	....	1,203 26	
Wm. Mason & Sons	1889-90	167 66	....	167 66	
Pierce & Co	1889-90	913 48	....	913 48	
Alex. Fraser Acc. Thos. Stephens	1890-91	....	28 42	28 42	Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme.
J. R. Booth	1892-93	....	379 80	379 80	Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compte qui lui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer, parce que d'après cet état et l'état n° 1, M. Booth serait endetté envers le gouvernement.
Bryson & Fraser	1896	....	196 71	196 71	Ont une contre-réclamation pour travaux exécutés dans la glissoire jusqu'à la concession de cette somme.
J. R. Booth	1903-04	....	339 27	339 27	Prétendant qu'une des glissoires de la rivière Petawawa n'étant plus en usage, les droits ne devraient pas être perçus.
Hawkesbury Lumber Co	1903-04	....	298 10	298 10	
		6,903 05	1,242 30	8,145 35	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1905.

N° 3—ETAT des droits de glissoires dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels les garanties ont été transmises à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoires ; conséquemment, les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1905,

N° 4.—ETAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

	Pièces.
Bois équarri	3,372
Billots	4,404,675
Bois d'estacades et de dimension	137,780
Cèdres	85,369
Traverses de chemin de fer	636,120
Poteaux de clôture	251,018
Total	5,518,334

Aussi $16,040\frac{86}{100}$ cordes de bois de pulpe. Recettes provenant de ces sources, $44,652.03.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1905.

N° 5.—ETAT des recettes provenant des travaux ci-dessus mentionnés de la rivière Ottawa et de ses tributaires pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

	Montant.
Rivière Ottawa	2,563.84
Chenaux, estacades	7,053.91
Rivière Petewawa	12,399.63
" Madawaska	2,445.20
" Coulonge	5,643.22
" Dumoine	900.57
" Noire	6,892.04
" Gatineau	6,753.62
	$44,652.03

EDWARD T. SMITH
Percepteurs des droits de glissoires et d'estacades.

N° 6.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades et autres travaux de la rivière Saint-Maurice, dus le 30 juin 1905 et non encore perçus le 30 septembre 1905.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Montant.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	
George Baptist, Fils et Cie	1878	469 95		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes. Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
"	1879	2,110 62		
"	1880	1,696 18		
"	1881	293 69		
"	1882	165 80		
"	1884	118 50		
"	1888	4 28		
			4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie	1878	3,072 84		
"	1883	2,173 68		
"	1884	28 96		
"	1886	1 62		
"	1887	4 38		
			5,281 48	
Alex. Baptist	1879	....	2,116 96	
Wm. Ritchie et Cie	1888	779 24		
"	1889	332 11		
			1,111 35	Sur cette somme on prétend qu'il y a une surcharge de $754.20. Insolvable.
Ritchie Bros	1886	413 43		
"	1887	634 71		
			1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.76 et d'une somme de $205.38 payée en 1884.
G. B. Hall	1890	....	49 34	Insolvable.
T. E. Normand	1890	....	42 28	Prétend que cette balance est une surcharge.
Trefflé Biron	1891	....	0 92	Le coût de la perception dépasserait ce montant.
		....	14,481 49	

Pour faire coïncider cette balance avec les comptes publics, il faut déduire $7.93 créditées de trop à Alex. Baptist, et $217 17 ajoutées à ce crédit, étant $190.40 payées le 23 juillet 1884, et $26.77 portées de trop par erreur au compte de Wm. Little, non mentionnées dans aucun rapport du percepteur, ce qui laisse une balance de $14,690.73 due le 30 septembre 1894.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1905.

N° 7.—Etat des droits de glissoires et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 30 juin 1905 et non perçus le 30 septembre 1905.

Nom.	Année dans laquelle les droits étaient dus.	Sommes en litige.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
Irwin & Boyd	1881	59 79	....	59 79	Insolvable.
Thomson & McArthur.	1880	52 78	....	52 78	
Jabez Thurston	1882	12 50	....	12 50	
McDougall & Ludgate.	1879	65 07	....	65 07	
Bigelow & Trounce	1882 à 1885	216 21	....	216 21	
R. G. Strickland	1882, '83, '85, '86 et '87	215 08	....	215 08	
Succession de feu Geo. Hillard.	1877 à 1883 et 1886	354 15	....	354 15	Mort et succession distribuée.
T. G. Hazlett	1881, '82, '84 à '89	885 25	....	885 25	D'après le jugement rendu par la cour de l'échiquier, *re* Boyd *vs* Smith, ces montants ne peuvent pas être perçus.
J. M. Irwin	1882, '83, '85 à '88	698 45	....	698 45	
D. Ullyot	1881 à 1887	547 68	....	547 68	
Green & Ellis	1881 à '83, '85, '88 et '89	157 01	....	157 01	
A. W. Parkin	1884, '85, '88, '90 et '91	65 92	....	65 92	
The Dickson Estate	1883	137 50	....	137 50	
Alfred McDonald	1888	40 80	....	40 80	
John Parkin	1889	13 00	....	13 00	
Gilmour & Co.	1893, '94, '95, 1900, '01, '02, '03	....	4,766 92	4,766 92	Payé le 14 oct. 1905.
John Dovey	1894, '95, '96	....	35 70	35 70	Transmis au Min. de la justice pour collect'n.
		3,521 19	4,802 62	8,323 81	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

Ministère des Travaux publics,
Ottawa, 30 septembre 1905.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-A.

N° 8 ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Nom du navire entré dans le bassin.	Tonnage.	Temps passé dans le bassin. Du	Au	Droits de bassin. (Dockage)	Autres impôts.	Total.
		1904.	1904.	$ c.	$ c.	$ c.
Str. Caithness	3,503	25 juill.	27 juill.	511 00	5 40	516 40
Navire de Sa Majesté Flora	4,360	13 sept.	15 sept.	130 24	....	130 24
Str. Nevadan	4,408	3 oct.	8 oct.	916 00	9 00	925 00
Navire de Sa Majesté Grafton	7,500	19 "	24 "	348 36	....	348 36
" " Bonaventure	4,360	24 "	1er nov.	316 20	....	316 20
" " Shearwater	980	21 nov.	3 déc.	460 95	....	460 95
		1905	1905			
" " Egaria	940	2 mars.	9 mars.	318 39	....	318 39
Remboursement	....	....	....	0 01	....	0 01
B.C. Stevedoring Co.	....	Eau	....	....	2 40	2 40
S.S. Caonne	3,876	3 avril.	5 avril.	518 00	5 40	523 40
S.S. Victoria	3,502	22 mai.	24 mai.	511 00	10 20	521 20
Navire de Sa Majesté "Egarian"	940	2 juin.	8 juin.	345 61	....	345 61
" " "Shearwater"	980	11 "	16 "	222 58	....	222 58
Remorqueur Le Roi	....	....	Eau	....	1 80	1 80
	35,349			4,598 34	34 20	4,632 54

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des revenus des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 30 septembre 1905.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS

N° 9.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Nom du navire entré dans le bassin.	Tonnage.	Temps passé dans le bassin. Du	Au	Droits de bassin. (Dockage).	Autres impôts.	Total.
		1904.	1904.	$ c.	$ c.	$ c.
Str. Gauss	650	20 juin	2 juill.	782 50	9 00	791 50
" Verax	....	Entrée	....	200 00	....	200 00
" Gauss	650	13 juill.	15 juill.	365 00	40 60	405 60
" Verax	2,531	16 "	25 "	1,206 20	1,200 00	2,406 20
" "	....	26 "	8 sept.	4,427 28	9 00	4,436 28
" Pordenskjold	3,572	Entrée	....	200 00	....	200 00
" "	....	6 oct.	6 nov.	3,964 64	44 50	4,009 14
" Bjorgrin	2,792	Entrée	....	200 00	....	200 00
" "	....	15 nov.	19 nov.	623 36	....	623 36
" Canada	....	Entrée	....	200 00	....	200 00
" Savoy	....	"	....	200 00	....	200 00
			1905.			
" " (Hivernage)	....	28 nov.	25 avril	100 00	1 00	101 00
" Lord Strathcona (hivernement)	....	28 "	25 "	300 00	....	300 00
" Canada (hivernement)	....	10 "	25 "	800 00	....	800 00
Drag. n° 6 et remorq. Monitor (hivern.)	....	28 "	25 "	400 00	19 46	419 46
Dragueur International (hivernement)	....	28 "	25 "	400 00	101 84	501 84
		1905.				
Dragueur J. I. Tarte	600	27 avril	9 mai	660 00	....	660 00
	10,795			15,028 98	1,425 40	16,454 38

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des revenus des Travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 30 septembre 1905.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON, ONT.

N° 10.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Nom du navire entré dans le bassin.	Tonnage.	Temps passé dans le bassin. Du	Au	Droits de bassin. (Dockage)	Autres impôts.	Total.
		1904.	1904	$ c.	$ c.	$ c.
Yacht Lucille	41	11 août	13 août	50 00		50 00
" Ramona	57	13 "	14 "	20 00		20 00
Str. John Milne	109	15 "	15 "	21 80		21 80
" Cardinal	237	15 "	15 "	47 40		47 40
Remorqueur D. G. Thompson	137	23 "	24 "	47 40	5 00	52 40
Dragueur Sir Richard	125	12 sept.	14 sept.	55 50		55 50
Str. John Milne	109	29 "	30 "	21 80		21 80
" Scout	180	14 "	16 "	56 00		56 00
" Reserve	49	16 "	18 "	40 00		40 00
Barge Columbia	84	10 oct.	11 oct.	20 00		20 00
" King Ben	145	2 nov.	3 nov.	29 00		29 00
Str. India	976	17 "	18 "	158 10		158 10
" Hecla	1,110	21 "	23 "	238 70		238 70
" New Island Wanderer	123	23 "	28 "	94 60		94 60
" Avon	1,417	29 "	2 déc.	390 08		390 08
" Spartan			23 "	100 00		100 00
			1905.			
" "	946	13 déc.	7 avril	780 00	10 00	790 00
Dragueur Nipissing	105	13 "	13 mars	280 50		280 50
		1905.				
Remorqueur Trudeau	75	13 avril	24 avril	200 00		200 00
Str. Advance et remorq. Jessie Hall	1,087	25 "	26 "	158 70	11 50	170 20
" Resolute	372	27 "	28 "	74 40		74 40
Goëlette Oliver Mowat	198	27 "	28 "	39 60		39 60
Str. Turbinia	1,064	28 "	28 "	156 40		156 40
Barge Ceylon	908	5 mai	6 mai	140 80		140 80
Str. Cardinal	237	11 "	14 "	97 40	5 00	102 40
" Cuba	1,231	14 "	15 "	173 10		173 10
" Argyle	700	16 "	17 "	120 00		120 00
" New Island Wanderer	123	25 juin	26 juin	24 60		24 60
	11,945			3,635 88	31 50	3,667 38

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des revenus des Travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 30 septembre 1905.

PARTIE VII.

DIVERS

ACTES DU PARLEMENT, PASSÉS À LA SESSION DE 1905 SE RAPPORTANT À CE MINISTÈRE.

CONTRATS ADJUGÉS PAR CE MINISTÈRE.

PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES.

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES AU OU PAR CE MINISTÈRE.

RAPPORT DU CONSERVATEUR DE LA GALERIE NATIONALE DES ARTS.

NOMS DES ADMINISTRATEURS DE CE MINISTÈRE.

NOMS DES EMPLOYÉS AUX GLISSOIRES ET AUX ESTACADES.

NOMS DES EMPLOYÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

NOMS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS EMPLOYÉS AUX ÉDIFICES PUBLICS.

ET LA CORRESPONDANCE OFFICIELLE DE CE MINISTÈRE.

POUR

L'EXERCICE FINANCIER EXPIRÉ LE 30 JUIN 1905

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, 30 décembre 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états suivants des transactions de ce ministère durant le dernier exercice financier en ce qui concerne les contrats et les propriétés, et qui sont demandés pour insertion dans le rapport annuel de 1904-05, savoir :—

N° 1.—État des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

N° 2.—État des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—États des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

N° 4.—Une liste de quelques-unes des lois édictées dans le cours de la dernière session et qui ont trait au ministère des Travaux publics.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

M. FRED. GÉLINAS,
Secrétaire du ministère des Travaux publics,
Ottawa.

ÉTATS

FAISANT CONNAÎTRE

1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA DEPUIS LE 30 JUIN 1904 AU 30 JUIN 1905.

2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 30 JUIN 1905.

3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 30 JUIN 1905.

N° 1 Contrats adjugés par le ministère des Travaux Publics du Canada depuis le 30 de juin 1904 au 30 de juin 1905.

Travaux.	Nom des entrepreneurs.	Date du contrat.		Montant.
EDIFICES PUBLICS.				$ c.
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, édifice public, approvisionnement de charbon..........	Maritime Coal & Ry'. Co.	17 sept.	1904	267 23
Annapolis, " "	Minudic Coal Co.......	10 "	1904	184 88
Antigonish, " "	Acadia Coal Co.........	7 "	1904	94 37
" construction d'un édifice public	Rhodes, Curry & Co.(ltd)	15 juin	1905	14,990 00
Arichat, édifice public, approv. de charbon.......	Cape Breton Coal Mining Co................	12 sept.	1904	73 50
Baddeck, " " "	" " "	12 "	1904	127 50
Dartmouth, " " "	Minudie Coal Co...... .	10 "	1904	93 94
Digby, " " "	" "	10 "	1904	179 35
Guysborough, " " "	Cape Breton Coal Mining Co...............	12 "	1904	157 50
Halifax, Bur. de l'Asst. Rec. Gen'l "	James Kenna...........	6 "	1904	
" Bâtisse de l'immigration "	"	6 "	1904	
" Bur. de l'Asst. Rec. Genl. "	S. Cunard & Co'y........	1er nov.	1904	
" Edifice Fédéral "	Cape Breton Coal Mining Co'y.............	22 sept.	1904	367 19
" Entrepôt de Vérification "	" " "	22 "	1904	177 03
" Bâtisse de l'immigration "	" " "	22 "	1904	233 20
" Bâtisse de l'immigration, changements &c	John MacInnis & Sons ..	22 déc.	1904	15,000 00
Kentville, édifice public, approv. de charbon....	The Minudie Coal Co'y..	10 sept.	1904	203 58
Liverpool, " " "	Cape Breton Coal Mining Co'y............	12 "	1904	114 75
Lunenburg, " " "	John B. Young.........	13 "	1904	218 75
New Glasgow " " "	Chas. W. Ives	12 "	1904	215 17
North Sydney, " "	Cape Breton Coal Mining Co............	12 "	1904	208 00
" changements, etc.............	M. MacMillan..... ...	18 nov.	1904	1,175 00
Pictou, Bureau de poste et douane, posage des fils électriques, etc....	De Wit Electric Co'y....	21 sept.	1904	945 00
" Douane, approvis. de charbon..........	Cape Breton Coal Mining Co'y............	12 "	1904	158 02
" bureau de poste " "	" " "	12 "	1904	140 87
Springhill, " " "	Cumberland Ry'. & Coal Co'y	8 "	1904	238 00
Sydney, " " "	Cape Breton Coal Mining Co'y.............	12 "	1904	189 00
" " " "	Minudie Coal Coy......	10 "	1904	
" " additions à l'appareil de chauffage....	Rhodes, Curry & Co. Ltd.	14 oct.	1904	1,600 00
" " horloge................	T. Lighter & Co	9 déc.	1904	1,250 00
" " ameublement de l'annexe..	Rhodes, Curry & Co.	30 mars	1905	4,475 00
Sydney Mines—érection d'un édifice public.......	James Reid.............	29 sept.	1904	16,750 00
Windsor, édifice public, approv. de charbon......	M. H. Goudge & Son ...	13 août	1904	393 10
Yarmouth, " " "	L. C. Baker & Co.......	7 sept.	1904	282 50
" " agrandis., etc. de l'aile...	W. E. Simons..........	2 mai	1905	3,978 00
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice public, approv. de charbon.	Cape Breton Coal Mining Co............	12 sept.	1904	558 98
Montague, " " " .	Geo. Wightman.	7 "	1904	94 11
Summerside, " " " .	Robt. T. Holman.......	5 "	1904	353 17

N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Edifices publics—*Suite.*			$ c.
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst, bureau de poste, approv. de charbon....	G. E. Mercier.....	12 sept. 1904..	432 35
Campbellton, érection d'un édifice public.........	Harquail & Harquail....	30 " 1904..	16,600 00
Chatham, édifice public, approv. de charbon......	Edward Johnson........	8 " 1904..	359 77
Dalhousie, " "	G. E. Mercier...	12 " 1904..	275 64
Frédéricton, " "	Hott, Morrison & Co....	12 " 1904..	243 16
" salle d'exercices milit., additions, etc.	C. J. B. Simmons.	7 déc. 1904..	12,955 00
Marysville, édifice public, approv. de charbon...	Hott, Morrison & Co ...	12 sept. 1904..	122 59
Moncton, " "	Minudie Coal Co'y......	10 " 1904..	313 06
" " horloge dans la tour....	Z. M. Leger............	3 août 1904 .	675 00
Newcastle " approv. de charbon.....	Byron N. Call	5 sept. 1904..	420 82
Partridge-Island, quarantaine, construction d'un hôpital...........	Geo. McArthur.........	26 août 1904..	9,868 00
" " " construction de bâtisses de détention.	"	26 " 1904..	16,995 00
" " " travaux additionnels à l'hôpital........	"	12 déc. 1904..	950 00
" " " bâtisse de détention n° 1, appareil de chauffage.........	"	15 mars 1905..	3,100 00
" " " bâtisse de détention n° 2, appareil de chauffage.........	"	15 " 1905..	3,100 00
Saint-Jean, quarantaine, travaux, etc............	P. Campbell & Co.......	11 nov. 1904..	1,087 00
" douane, approv. de charbon.....	Vroom & Arnold.........	19 sept. 1904..	1,703 19
" bureau de poste, "	Minudie Coal Co........	10 " 1904..	20 10
" " " ..	R. P. & W. F. Starr....	10 " 1904..	42 93
" caisse d'épargnes, "	" "	10 " 1904..	20 27
" bureau de poste, ouest, "	Vroom & Arnold........	9 " 1904..	36 00
" bureau de poste, central "	"	9 " 1904..	713 65
" bâtisse de l'immigrat., "	"	9 " 1904..	1,278 75
" caissse d'épargnes, "	"	9 " 1904..	237 59
St. Stephens, édifice public, "	A. I. Teed Coy.........	12 " 1904..	159 60
Sussex, " "	Thomas H. Brown	3 " 1904..	375 05
Tracadie, lazaret, "	Vroom & Arnold........	4 oct. 1904..	968 39
Woodstock, bureau de poste, "	W. F. Dibblee & Son....	14 sept. 1904..	336 41
" salle d'exerc. milit., construction de la	Williamson Fisher......	25 oct. 1904..	31,980 00
Québec.			
Acton Vale, édifice public, appareil de chauffage..	Joseph Bourque....	23 mars 1905..	950 00
Aylmer, bureau de poste, approv. de charbon...	J. G. Butterworth.... ..	12 sept. 1904..	228 20
Berthierville, " " ...	Lamarche & Boulanger..	12 " 1904..	95 64
Buckingham, " "	McCullough & Co......	5 oct. 1904..	118 20
Coaticook, " " ...	B. J. Smith	5 sept. 1904..	239 67
Drummondville, " "	Pensylvania Coal Co'y...	6 oct. 1904..	160 00
Dundee, douane, " ..	Allen S. Matthews	10 sept. 1904..	31 75
Farnham, édifice public, "	A. B. Comeau et Cie....	12 " 1904..	50 80
Fraserville, " "	Nap. Dion..............	6 " 1904..	330 00
Granby, " horloge dans la tour.....	H. Birks & Sons........	2 mai 1905..	1,102 00
" " approv. de charbon......	P. Phoenix...... ...	3 sept. 1904..	243 25
Hochelaga, " "	Wilson Frères	20 " 1904..	171 50
" " pour finir l'attique.	J. B. Gratton	13 mai 1905..	1,302 00
Hull, " approv. de charbon.......	Hull Coal Co'y.........	31 août 1904..	452 65
Joliette, " "	S. Bourgeois...	5 sept. 1904..	327 91
Lachine, " "	A. G. Evans	8 " 1904..	103 20
Laprairie, " "	J. B. H. Beauvais	5 " 1904..	163 81
L'Assomption, " "	Louis Desmarais........	5 " 1904..	213 50
Lévis, construction d'un bureau de poste.........	Joseph Couture........	3 fév. 1905..	22,000 00
Longueuil, " "	Joseph Bourque	28 sept. 1904..	10,500 00
Montréal, 8,000 pieds courants de tuyau pour système pneumatique........................	R. McLaren & Co	9 fév. 1905..	11,600 00
Montréal, entrepôt de vérification, additions, etc..............................	J. B. Pauzé et Cie	26 avril 1905..	4,500 00

N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Edifices publics—*Suite.*			$ c.
Québec.—Fin.			
Montréal, entrepôt de vérification, bouilloires....	Underfeed Stoker Co., Ltd........	25 mars 1905..	2,175 00
〃 〃 approv. de charbon	A. Baile...............	31 août 1904..	1,980 00
〃 douane 〃	〃	31 〃 1904..	690 57
〃 bureau de poste 〃	〃	31 〃 1904..	889 00
〃 bâtisse du Rev. de l'Int. 〃	〃	31 〃 1904..	254 00
Québec, fonderie, arsenal, etc., fils électriques ...	Chs. Vézina............	31 oct. 1904..	975 00
〃 bâtisse de l'immigration 〃	Slade Electric Co........	10 mai 1905..	1,500 00
〃 douane, approv. de charbon ..	A. R. Pruneau et Cie...	1er sept. 1904..	46 23
〃 bâtisse de l'immig. 〃 ...	〃	1er 〃 1904..	45 50
〃 bureau de poste, St-Roch 〃	〃	1er 〃 1904..	
〃 bureau des insp. de bois 〃 ..	Martin Madden	30 août 1904..	309 50
〃 agence de la marine 〃 ...	〃	30 〃 1904..	513 80
〃 entrepôt de vérification 〃 ...	〃	30 〃 1904..	669 86
〃 bureau de l'immigration 〃	〃	30 〃 1904..	226 62
〃 bureau de poste 〃	〃	30 〃 1904..	688 69
〃 quartiers du Gouv. Genl 〃 ...	〃	30 〃 1904..	666 55
Richmond, édifice public 〃	J. D. Smith............	5 sept. 1904..	263 28
Saint-Henri 〃 〃	Citizens Coal Co......	16 〃 1904..	103 66
St-Hyacinthe, bureau de poste 〃	T. E. Fee & Son........	10 〃 1904..	284 34
〃 bur. du rev. de l'Int. 〃 ...	〃	10 〃 1904..	225 20
〃 Const. d'une salle d'exer. militaires.	Paquet et Godbout....	25 mars 1905..	50,000 00
〃 salle d'exer. milit., fondat. en bois.	〃	12 mai 1905..	5,708 00
St-Jérôme, édifice public, approv. de charbon....	Chs. Godner............	7 sept. 1904 .	255 00
St-Jean 〃 〃 ...	Jules Audette..........	7 〃 1904..	102 60
St-Louis du Mile End, construction d'un bureau de poste	J. B. Pauzé et Cie......	23 août 1904..	18,790 00
〃 〃 appareil de chauffage......	〃	17 fév. 1905..	1,422 00
Sherbrooke, édifice public, approv. de charbon....	Jean Huot..............	22 sept. 1904..	446 95
〃 ameublement du bureau de poste ...	Simoneau et Dion......	25 oct. 1904..	640 00
Sorel, édifice public, approv. de charbon...	Alfred Lavallée...... ..	3 sept. 1904..	326 50
Thetford Mines, édifice public, app. de charbon.	La Cie Savoie-Guay.....	12 〃 1904..	266 00
〃 〃 ameublement....	J. S. Hébert.	25 mai 1905..	1,185 00
〃 〃 app. de chauffage.	A. Beauchesne	28 oct. 1904..	1,125 00
Terrebonne, Construction d'un édifice public......	E. Paquet....	25 nov. 1904..	11,550 00
Trois-Rivières, appareil de chauffage et plomberie..	Geo. Morissette...... ..	20 oct. 1904..	1,450 00
〃 constr. d'une salle d'exer. milit...	Joseph Bourque et Cie..	1er mai 1905..	52,500 00
〃 douane, approv. de charbon	Three Rivers Coal and Trans. Co...........	31 août 1904..	42 15
Valleyfield, édifice public, appareil de chauffage ..	T. Bélanger et Cie.......	24 déc. 1904..	3,975 00
〃 〃 approv. de charbon...	Besner & Chasle........	12 sept. 1904..	335 05
Victoriaville 〃 〃	F. Beauchesne..........	9 sept. 1904..	170 07
Ontario.			
Alexandria, édifice public, approv. de charbon ..	Angus McDonald.	3 sept. 1904..	185 07
〃 ameublement du bureau de poste.....	W. G. Row.............	16 fév. 1905..	980 00
〃 édifice public, appareil de chauffage..	Martel et Langelier.....	19 nov. 1904..	890 00
Almonte 〃 approv. de charbon	Wm. McArthur.	3 sept. 1904..	202 55
Amherstburg 〃 〃	Falls Bros..............	3 〃 1904..	210 94
Arnprior 〃 〃 ...	J. S. Moir.....	10 〃 1904..	411 70
Barrie 〃 〃	J. G. Scott....	12 〃 1904..	222 25
Belleville 〃 〃	Downey Coal Co.........	6 〃 1904..	615 00
〃 〃 ameublement..........	Greenleaf & Son	20 juin 1905..	840 00
Berlin 〃 approv. de charbon . .	C. A. Wilson & Co......	6 sept. 1905..	302 73
〃 〃 ameublement..........	Ruben Bowman.	15 mai 1905..	1,908 00
Bowmanville 〃 approv. de charbon	C. A. Wilson & Co....	6 sept. 1904..	243 25
〃 〃 appareil de chauffage ..	Wm. Stuart	17 août 1904..	1,950 00
Brampton 〃 approv. de charbon	Peaker & Son...........	12 sept. 1904..	182 20
Brantford 〃 〃 ...	C. A. Wilson & Co.. ..	6 〃 1904..	427 46
〃 bureau de poste, changements, etc.....	Schultz, Bros. Co., Ltd...	21 nov. 1904..	3,295 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			
Ontario—Suite.			$ c.
Brantford, salle d'armes, appareil de chauffage....	Chs. Taylor & Co.... .	21 déc. 1904..	2,600 00
" salle d'exercices militaires, fils électriq.	Schultz Bros..	27 avril 1905 .	2,450 00
Bridgeburg, construction d'un édifice public......	Cutler & Vanderburg....	3 oct. 1904..	15,115 00
Brockville, bureau de poste, approv. de charbon...	Central Canada Coal Co'y	7 sept. 1904..	419 75
" " changements, etc.....	Enoch Smith..	3 février 1905..	2,138 40
Burford, érection d'un dépôt d'armes.	Nagle & Mills..	19 sept. 1904..	9,900 00
Carleton Place, édifice public, approv. de charbon.	Taylor, Bros. & Co	12 " 1904..	155 00
Cayuga, " " .	C. A. Wilson & Co.... .	6 " 1904..	107 20
Chatham, " " .	A. R. Crow...	6 " 1904..	286 99
" construction d'une salle d'ex. militaires.	John Piggott & Sons....	30 janvier 1905.	50,905 00
" salle d'armes, galerie de tir, jeu de quilles, etc...........................	" "	4 mai 1905.. 9 sept. 1904..	3,200 00 .....
" réparations à l'appareil de chauffage de la bâtisse publique..	Martel & Langelier.	9 " 1904..	790 00
Clinton, édifice public, approv. de charbon.......	C. A. Wilson & Co ..	" 1804..	90 74
Cobourg, " "	Geo. Plunkett	6 " 1904..	244 15
" " ameublement............	C. Caruthers	17 février 1905.	1,780 00
" salle d'armes, ameublement, etc....... .	D. Booth..............	20 avril 1905..	4,395 00
Cornwall, édifice public, approv. de charbon	A. F. Mulhern & Co...	12 sept. 1904..	300 00
Deseronto, " "	The Rathbun Co'y.	12 " 1904..	272 94
Dundas, " "	Chs. Sturrock...	2 " 1904..	53 87
Fort William, " posage de fils électriques.	C. D. Cole....	11 nov. 1904..	800 00
" " approv. de charbon	James Murphy.... ...	12 sept. 1904..	579 00
Galt, " "	John Brownlee & Co....	10 " 1904..	223 90
" " annexes................	Archd. McAuslan.......	28 juin 1905..	6,550 00
Gananoque, douane, approv. de charbon..........	The Rathbun Co'y	12 sept. 1904..	148 40
" bureau de poste, approv. de charbon.	" "	12 " 1904..	102 40
Goderich, " " ..	Wm. Lee.	10 " 1904..	277 55
Guelph, " " ..	C. A. Wilson & Co.. ..	6 " 1904..	228 17
" " appareil de chauffage	Stevenson & Malcolm...	17 " 1904..	2,595 00
" " travaux..........	John Kennedy	20 février 1905..	4,135 00
Hamilton, " approv. de charbon..	Rogers Coal Co..	16 sept. 1904..	....
" bureau des poids et mesures, etc.. approvisionnement de charbon............	" "	16 " 1904..	1,156 75
Hawkesbury, érection d'un édifice public.........	R. Cameron	18 janvier 1905..	11,500 00
Ingersoll, édifice public, approv. de charbon.....	Nagle & Mills.....	12 sept. 1904..	227 50
" " "	C. A. Wilson & Co . .	6 " 1904..	5 50
Kingston, douane, "	P. Walsh......	6 " 1904..	180 90
" bureau de poste, "	"	6 " 1904..	268 00
" écurie, batterie 'B'............	D. S. Booth	8 avril 1905..	5,980 00
" " collège militaire............. ..	H. W. Watts....	9 mai 1905..	6,990 00
Lindsay, édifice public, approv. de charbon.......	C. A. Wilson & Co......	6 sept. 1904..	203 16
London, " "	" "	6 " 1904..	700 51
" douane, "	" "	6 " 1904..	672 09
" salle d'armes, ameublement..	Sullivan & Langdon.....	6 août 1904..	9,300 00
" salle d'ex. militaires, 4 jeux de quilles....	" "	18 " 1904..	2,495 00
" salles d'armes, fils électriques, etc..	Electrical Cons. Co. of London............	14 janvier 1905..	4,750 00
" bureau de poste, changements, etc........	Wm. Tytler...	11 avril 1905..	27,290 00
Napanee, édifice public, approv. de charbon.......	F. E. Van Luven.	14 sept. 1904..	135 00
Niagara Falls, édifice public, approv. de charbon..	H. E. Thomas..........	12 " 1904..	156 90
Orangeville " " ..	James R. Lathwell......	12 " 1904..	170 88
Orillia " " ..	The Sarjeant Coy. . ..	12 " 1904..	167 50
Oshawa. érection d'un bureau de poste	Wm. J. Trick	2 " 1904..	20,500 00
Ottawa, ferme expérimentale, approv. de charbon.	McCullough & Co.......	30 août 1904..	1,197 28
" édifices public, " .	John Heney & Son......	9 juin 1905..	54,471 59
" édifice de l'ouest—élévateurs............	The Fensom Elevator Co. Ltd.......	14 juillet 1904..	7,800 00
" imprimerie nationale, étage additionnel..	Doran & Devlin.........	24 " 1904..	19,600 00
" édifice du parlement, pavage......... ...	Warren Bituminous Paving Co...	9 sept. 1904..	verge 2 25
" érection d'une bâtisse pour archives......	W. H. McGillivray......	29 " 1904..	49,857 00
" bureau de poste, colonnes de support ...	Alex. Fleck Ltd	25 " 1904..	1,231 00

N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.		Montant.
Edifices publics—*Suite.*				$ c.
Ontario—Fin.				
Ottawa, construction du Musée Victoria........	Geo. Goodwin...........	28 déc.	1904	950,000 00
″ ″ de l'hôtel de la monnaie.....	Sullivan & Langdon.....	5 janv.	1905	263,194 00
″ Imprimerie Nationale, fils électriques, etc........................	P. E. Marchand & Co...	20 mars	1905	3,575 00
″ Hôtel du Gouvernement, approv. de glace............................	J. O. Charlebois et Cie..	25 ″	1905	18 p. B.
″ Musée Victoria, égouts................	Geo. Goodwin..........	16 ″	1905	4,500 00
″ Edifice ouest, prolongement............	″	10 ″	1905	75,000 00
″ Imprimerie Nationale, étage additionnel.	Doran et Devlin........	12 mai	1905	43,200 00
″ observatoire, bâtisse du transit........	Wm. H. McGillivray et P. Labelle............	15 ″	1905	14,789 00
″ ″ meubles en acier...........	The Office Speciality Mfg. Co. Ltd..........	16 ″	1905	4,356 50
″ bureau de poste, sculpture de pierre.....	W. Dawson et J. Crosbie	2 avril	1905	2,175 00
″ observatoire, casier en acier.............	The Office Speciality Mfg. Co. Ltd........	3 juin	1905	2,254 00
″ édifices publics, casiers en acier........	The Eclipse Mfg. Co. Ltd	12 ″	1905	4,370 00
Paris, édifice public, approv. de charbon........	Geo. E. Taylor.........	9 sept.	1904	132 57
Pembroke, ″ ″	Mackie & Ryan.........	2 ″	1904	294 00
Peterborough, bureau de poste ″	C. A. Wilson & Co......	6 ″	1904	239 39
″ ″ de douane ″	″	6 ″	1904	196 29
″ édifice public, changements, etc...	D. Belleghem...........	6 avril	1905	4,925 00
Petrolea, ″ approv. de charbon.	C. A. Wilson & Co.....	6 sept.	1904	168 29
Pictou ″ ″ ″	Lake & Killip...........	13 ″	1904	214 50
Port Arthur ″ ″ ″	Louis Walsh Coal Co....	7 ″	1904	200 00
″ ″ ″ d'eau....	Corporation of Port Arthur..........	30 janv.	1905	Par an.37 00
Port Colborne ″ ameublement	J. E. Cutler.............	30 mars	1905	675 00
Port Hope ″ approv. de charbon.	Brown et Cie.	12 sept.	1904	248 00
Prescott ″ ″ ″	James Buckly	5 ″	1904	225 25
″ douane ″ ″	″	5 ″	1904	103 50
Rat Portage, édifice public, ″ ″	D. E. Adams..........	14 ″	1904	468 18
St. Catharines, ″ ″ ″	C. A. Wilson & Co......	6 ″	1904	184 50
″ salle d'exercices militaires, plancher d'asphalte....................	Sullivan & Langdon.....	12 mai	1905	3,609 00
St. Thomas, édifice public, approv. de charbon..	C. A. Wilson & Co......	6 sept.	1904	325 00
Sandwich, construction d'un bureau de poste.....	Geo. A. Proctor..........	12 juin	1905	11,484 00
Sarnia, bureau de poste, approv. de charbon......	C. A. Wilson & Co.....	6 sept.	1904	299 25
Sault Ste. Marie, bur. de poste, appar. de chauffage	McPhail, McCarty & Wright...............	7 déc.	1904	4,200 00
Stratford, bureau de poste, approv. de charbon...	Angus Johnson..........	13 sept.	1904	
″ construction d'une salle d'armes.......	Nagle & Mills..........	25 nov.	1904	47,793 00
Strathroy, édifice public, approv. de charbon.....	R. Nicholson..........	12 sept.	1904	175 65
Toronto Junction, bur. de poste, app.de chauffage.	Martel & Langelier......	2 ″	1904	1,425 00
″ ″ ameublement...	T. P. Wright & Son.....	21 nov.	1904	2,936 00
″ ″ fils électriq., etc.	Jones & Moore Electric Co. Ltd..............	20 oct.	1904	650 00
Toronto, 36,000 pieds de tuyau pour service postal pneumatique.....	R. MacLaren & Co......	9 fév.	1905	52,200 00
″ bureau de poste "C", appartement du gardien..................	The Carlyle Construction Co. Ltd..........	20 ″	1905	2,350 00
Trenton, édifice public, approv. de charbon......	Chs. Crowe....	9 sept.	1904	196 35
Walkerton, ″ ″	C. A. Wilson & Co..	6 ″	1904	212 83
Windsor ″ ″	″	6 ″	1904	53 50
″ ″ ″	J. & T. Hurley.........	3 ″	1904	429 00
″ ″ entrée et marches.	Excelsior Granite & Marble Co.....	25 avril	1905	2,000 00
Woodstock ″ approv.de charbon	The McIntosh Coal Co..	9 sept.	1904	257 36
″ construction d'une sallle d'armes ...	Nagle & Mills	25 nov.	1904	47,935 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.		Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				$ c.
Manitoba.				
Brandon, bureau de poste, approv. de charbon ...	R. Purdon........	11 sept.	1904	961 00
" ferme expérimentale " "	"	11 "	1904	236 88
Portage la Prairie, édifice public " "	D. E. Adams.	14 "	1904	517 33
Virden, construction d'une salle d'armes..........	W. H. Ireland.........	14 déc.	1904	6,449 00
Winnipeg, bureau de poste, approv. de charbon...	Harstone Bros.........	13 sept.	1904	2,213 77
" bâtisse de l'immig. " "	D. E. Adams.	14 "	1904	622 01
" hôpital " "	"	14 "	1904	115 43
" douane " "	"	14 "	1904	733 49
" bureau de l'immigr. " "	"	14 "	1904	
" br. d.aff.d. sauvages " "	"	14 "	1904	
" entrepôt d. vérificat. " "	"	14 "	1904	523 70
" construction d'une bâtisse d'immigrat.	The Manitoba Construction Co...............	23 août	1904	147,000 00
" hôpital des immigrés, appar.d.chauffage	Cotter Bros.......... ...	15 "	1904	1,678 70
" bâtisse de l'immigr. " "	"	10 oct.	1904	3,100 00
" bureau de poste, excavation..... ...	W. F. Lee..............	22 nov.	1904	4,993 00
" construction d'une poudrière....	J. & J. McDiarmid.. ..	14 déc.	1904	4,000 00
" bâtisse de l'immigration, planchers à l'épreuve du feu....................	Expanded Metal and Fire Proofing Co., Ltd.....	13 janv.	1904	15,750 00
" construction d'un bureau de poste.. ..	Kelly Bros. & Co.......	24 fév.	1905	529,485 00
" " " magasin militaire...	J. & J. McDiarmid.....	16 mai	1905	23,925 00
Territoires du Nord-Ouest.				
Calgary, bureau de poste, approv. de charbon...	C. S. Lott	22 oct.	1904	369 52
" bâtisse de l'immigr. " "	"	22 "	1904	80 63
" palais de justice " "	"	22 "	1904	604 05
" bureau d'enrégistr. " "	"	22 "	1904	
Carnduff, palais de justice " "	Fairbairn Bros	23 sept.	1904	126 85
Edmonton " " "	J. Milner & Co	20 "	1904	
" bureau des terres " "	"	20 "	1904	180 00
Indian Head, ferme expérimen. " "	Windatt & Co	6 "	1904	264 00
" " " "	Geo. Thompson........	15 "	1904	80 00
Lethbridge, bureau de poste " " ...	The Alberta Ry. and Coal Co	15 "	1904	97 50
Macleod, palais de justice " "	A. F. Grady............	7 "	1904	561 09
" douane " " ...	"	7 "	1904	509 78
Moose Jaw, palais de justice " "	R. Beard.....	12 "	1904	182 22
" construction d'un édifice public ...	Pat. Navin......	13 janv.	1905	22,913 00
Moosomin, palais de justice, approv. de charbon..	T. H. Bristow..........	16 sept.	1904	147 88
" " "	Windatt & Co..........	6 "	1904	268 31
Prince Albert, construction d'un édifice public...	C. LeMoine & F. R. Fortin	21 janv.	1905	79,725 00
Red Deer, palais de justice, approv. de charbon...	Smith & Gaetz.........	13 sept.	1904	
" bureau des terres " " ..	"	13 "	1904	
" appareil de chauffage, palais de justice.	Morrison & Johnston....	2 mai	1905	1,435 00
Régina, bureau des terres, approv. de charbon....	Whitmore Bros......	7 sept.	1904	430 67
" palais de justice " " .. .	"	7 "	1904	698 75
" bureau de poste " "	"	7 "	1904	325 70
" " " " ...	The Smith & Ferguson Co.	24 "	1904	38 10
" palais de justice " "	" " ..	24 "	1904	37 55
" bureau des terres " "	" " ..	24 "	1904	52 50
Wolseley, palais de justice " "	Windatt & Co..........	6 "	1904	380 18
Yorkton " " "	The Alberta Ry. and Coal Co......	9 "	1904	
" bâtisse de l'immigr. " "	" " ..	9 "	1904	
Colombie-Britannique.				
Nanaimo, édifice public, appareil de chauffage....	The Vanstone Heating and Plumbing Co., Ltd.	20 juin	1905	1,650 00
Nelson; construction de hangar, etc...........	John Burns	5 avril	1905	1,058 00
Rossland, salle d'armes, appareil de chauffage....	W. G. Gillett.	11 mai	1905	1,597 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES.			$ c.
Nouvelle-Ecosse.			
Breton-Cove, construction d'un quai	Reid & Archibald	14 juill. 1904	5,885 00
Devil's-Island " d'un brise-lames	"	19 juin 1905	5,980 00
Freeport " "	J. E. & H. Bigelow	22 " 1905	13,700 00
Gabarus, prolongation du brise-lames	Heney & Smith	4 mai 1905	19,009 00
Glace-Bay, améliorations dans le havre	The Dominion Coal Co., (Ltd.)	19 oct. 1904	25,000 00
Main-à-Dieu, brise-lames	Reid & Archibald	27 août 1904	8,925 00
North-Gut, Ste-Anne, quai	Duncan Guthro	29 sept. 1904	1,850 00
Port-Greville, prolongement du brise-lames	T. P. Charleson	12 déc. 1904	11,460 00
Skinner's-Cove, travaux de protection du chenal	Wm. J. Landry	5 janv. 1905	10,965 00
Ile du Prince-Edouard.			
Grand-River, prolongement du quai	McNeill, Arsenault & Pembroke	27 déc. 1904	3,155 00
McPherson's-Cove, quai	Thomas Campbell	28 " 1904	8,999 00
Nouveau-Brunswick.			
Campbellton, quai	C. J. B. & S. D. Simmons	11 oct. 1904	35,300 00
Dalhousie, quai à eau profonde	J. B. McManus, (Ltd.)	1er août 1904	42,000 00
Dipper-Harbour, brise-lames	J. J. Lyons & J. White	21 sept. 1904	45,485 00
*Durham, quai	Jean & Joseph Goulette	20 juin 1905	17,700 00
Québec.			
Anse à la Grosse-Roche, quai	Boivin & Coté	16 août 1904	9,500 00
Chambord, quai	A. Du Tremblay	22 sept. 1904	9,250 00
Deschambault, quai	Théophile Bernier	16 déc. 1904	15,840 00
Grondines, quai	J. Alphonse Lemay	24 mars 1905	14,500 00
New-Richmond, quai	J. Burns & T. P. Charleson	8 juill. 1904	14,400 00
Percé, prolongement du quai	J. J. Lyons & J. White	31 oct. 1904	19,441 20
Repentigny, quai	Lachance Frères	10 août 1904	10,975 00
Saint-Alexis, quai	Geo. Perron	4 janv. 1905	17,485 00
Saint-Fidèle, quai	Tremblay et Savard	26 oct. 1904	15,266 00
Saint-Gédéon les Iles, quai	A. Beaulieu	13 juill. 1904	8,990 00
Saint-Jean des Chaillons, quai	Chas. Pagé	21 sept. 1904	33,233 75
Saint-Siméon, approches du quai	Nap. Trudel	28 oct. 1904	19,062 67
Ontario.			
Amherstburg, creusage du chenal	The Weddell Dredging Co	9 déc. 1904	27,000 00
Barry's-Bay, quai et approches	John D. McRae	9 août 1904	4,433 00
Brace-Bridge, quai en caissons	John Baker	21 oct. 1904	8,200 00
Echo-Bay, quai en pilotis et approches	Wm. Birmingham	14 déc. 1904	17,476 00
Goderich, brise-lames	Battle & Conlon	8 août 1904	74,000 00
Meaford "	Kastner & Porter	23 " 1904	59,800 00
Parry-Sound, quai en pilotis	A. A. McDonald	17 avril 1905	8,925 00
Petewawa, quai en pilotis et approches	Chs. LeMoine & F. Fortin	26 déc. 1904	6,197 00
Stokes'-Bay, quai et approches	Kastner & Porter	29 sept. 1904	8,500 00
Thessalon, quai et approches	O'Boyle Bros	14 juill. 1904	19,000 00
Territoires du Nord-Ouest.			
Battleford, piliers et culées en beton	John Foley	4 avril 1905	38,426 00

* Contrat transféré à J. et A. Culligan.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Fin.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Fin.*			$ c.
Dragueurs et outillages, etc.			
Construction d'un chaland en acier pour le dragueur *Cape Breton*	I. Matheson & Co. (Ltd.)	8 août 1904..	10,500 00
Construction d'un remorqueur en acier pour service de la rivière Fraser	The Victoria Machinery Dept. Co., Ltd	8 " 1904..	24,750 00
Construction d'un dragueur à cuiller	The Bertram Engine Works Co. (Ltd.)	17 " 1904..	49,350 00
Construction d'un dragueur hydraulique	The Polson Iron Works..	18 " 1904..	138,560 00
Construction d'un bateau arrache-souches pour service de la rivière Fraser	Wm. Turpel	19 " 1904..	22,500 00
Construction d'un chaland pour le dragueur *Cape Breton*	The Pictou Foundry & Machine Co.	25 sept. 1904..	9,850 00
Construction d'un arrache-pierres en acier	The Bertram Engine Works, Ltd	25 mars 1905..	36,985 00
Construction de deux bouilloires pour l'entrepôt de vérification, à Montréal	Jos. Thibault	10 juin 1905..	5,763 00

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 30 décembre 1905

N° 2.—Propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics durant l'exercice financier terminé le 30 juin, 1905.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1904.						$ c.
2 juill.	Amédée Sabourin	Sa Majesté	Lot n° 17, Hawkesbury, Ontario	Edifice public	100 x 90 pieds	3,000 00
2 "	Théophile Pelletier	"	Lot n° 100, Notre-Dame du Portage, Qué	Quai	9 perches 84 pds.	100 00
4 "	Govt. de l'île du P.-E.	Govt Fédéral	Lot n° 24, Havre de Rustico, I. P.-E.	Brise-lames		1 00
12 "	J. R. Doucet	Sa Majesté	Terrain à Grand Etang, N.-E	Quai		1,000 00
14 "	W. C. Mohaffy et ux	"	Partie du lot 16, Bracebridge, Ont	"	$\frac{50}{100}$ d'acre	675 00
20 "	D. Morrison et al	"	Lots n[os] 1, 2, 3, North Gut, Ste-Anne, N.-E	"	18,606 pieds	50 00
22 "	W. T. O'Brien	"	Lot n° 8, bloc 20, Forty-Mile, Yukon	Bureau de télégraphe		300 00
22 "	Bart. Brière	"	Terrain, canton Hope, Paspébiac, Qué	Chemin public	3,250 pieds	1 00
28 "	Rév. J. C. Farthing et al	"	Lots n° 9 et 10, côté est de la rue Graham, Woodstock, Ont.	Edifice public		6,120 00
30 "	Chas. J. Conn	"	Steamer *Speedy the Second*	Fins publiques		35,000 00
2 août	Hercule Arcand	"	Terrain à Champlain, Qué	Quai	30,638 pieds	1,000 00
3 "	Alexis Elsleiger	"	Terrain au Cap Maria, Qué	Approches	50,000 pieds	1 00
4 "	R. Leblanc	"	Terrain à la rivière Abrams, N.-E	Quai	5,950 "	60 00
4 "	G. C. Dessaulles	"	Lots à St-Hyacinthe, Qué	Salle d'exercices milit.		7,500 00
15 "	R. C. Episcopal Corporation de Iona, N.-E.	"	Terrain Iona N.-E.	Quai	12,000 pieds	500 00
19 "	T. G. Agnew	"	Lots 14 et 15, bloc J. lot 78, Prince-Albert, T. N.-O	Edifice public		1,000 00
20 "	Corporation de l'Anse aux Gascons	"	Terrain à l'Anse aux Gascons, Qué.	Approches	40,000 pieds	1 00
3 sept.	Mary Rasconi	"	Terrain à Pierreville, Qué	Approches au quai	31 x 295 pieds	600 00
5 "	J. A. Piuze	"	Terrain à Mille-Vaches, Qué	Quai		2 00
7 "	Sa Majesté	H. P. Baird	Terrain à Woodstock, N.-B	Salle d'armes		1,250 00
9 "	C. S. Boone	Sa Majesté	Dragueur n° 8			6,400 00
12 "	British American Land Co	"	Lots 1432, 4, 5, etc., Sherbrooke, Qué	Salle d'exercices milit.	99,175 pieds	6,000 00
17 "	La Fabrique de Mille Vaches	"	Terrain à Mille-Vaches, Qué	Approches au quai	24 pieds large	1 00
23 "	P. Verreault	"	Parties des lot 23 'E' et 23 'B' Grand Méchins, Qué	Quai	2 arp. et 21 perch	50 00
27 "	V. J. Slattery et al	"	Terrain, côté sud de la baie Gabarus, N.-E	Brise-lames	25,780 pieds	60 00
15 oct.	Titres	"	Lots 33, 34, 35, 6, 7, 8, 9, 40, bloc 31, Brandon, Man	Salle d'exercices milit.		3,100 00
15 "	J. H. Anderson	"	Terrain à Musquodaboit, N.-E	Quai	4,950 pieds	1 00
17 "	A. J. Henderson	"	Terrain, canton McLean, Toronto, Ont	"		1 00
20 "	J. W. Sutherland et al.	"	Pt. du lot 10, côté ouest de la rue Hughson Hamilton, Ont.	Salle d'exercices milit.		5,000 00
22 "	A. P. Ross	"	Lot 87, Ste-Cécile du Bic, Qué	Quai	32 arp. x 30 pieds.	800 00
10 nov.	Geo. Dalziel	"	Lot n° 88, Montmagny, Qué	Edifice public	56 x 60 pieds	2,000 00
13 "	Richard O'Leary	"	Droit de passage, égout, Richibuctou, N.-B.			105 00

21 "	H. W. Bagnall et al.	"	Deux lots à Gabarus, N.-B.	Quai	36,850 pieds.	150 00
28 "	S. Sigurbjornsson	"	Demi section N. n° 15, C. 21, Arnes, Man	"	$2\frac{36}{100}$ acres.	1 00
28 "	T. Thorvaldsson	"	" S. 15, C. 21 "	"	$1\frac{800}{1000}$ acres.	1 00
30 "	R. J. Mawhinney et ux.	"	Terrain à Mace's-Bay, N.-B.	"	$\frac{62}{100}$ d'acre	250 00
30 "	S. A. Carpenter et époux	"	Lots 9 et 10, côté ouest de la rue Hughson, Hamilton, Ont.	Salle d'exercices milit.		4,000 00
30 "	Geo. Case et ux.	"	Partie lot 10, rue James, Hamilton, Ont.	" "		12,000 00
30 "	Ann Gould	"	Lot 9, rue James, Hamilton, Ont.	" "		4,500 00
6 déc.	P. A. Choquette	"	Lot n° 4438a, Grande Allée, Québec	Edifice public	9,240 pieds	20,436 00
16 "	Gedeon Robertson	"	Lots 3, 4, 5, 6, 7 et 8, bloc 15, Vancouver, C.-A.	"	156 x 120 pieds	52,000 00
30 "	Wm. Carroll et ux	"	Lot 10, rue James, Hamilton, Ont.	Salle d'exercices milit.		3,500 00
31 "	B. McCartin et ux	"	Lots 8, 9, 10 et 11, côté E. rue Yonge, Toronto, Ont.	Bureau de Poste 'B'		14,237 96
1905.						
5 janv.	H. Duchesne	"	Terrain à Plantagenet, Ont	Quai		600 00
13 "	P. P. Morrison	"	Lot 55, McPherson's Cove, I. P.-E.	"		70 00
13 "	L. McPherson et ux	"	Lot à McPherson's Cove, I. P.-E.	"		140 00
21 "	H. M. Molson	"	Terrain rue Ste-Catherine, Montréal	Bureau de Poste	$4,547\frac{1}{2}$ pieds.	47,743 00
25 "	J. J. Moore & A. S. Deguire-es-qualité	"	" " "	" "	98 x 37 "	12,000 00
26 "	F. S. McDonald	"	Terrain à Souris, I. P.-E.	Edifice public		1,000 00
2 fév.	H. H. Groff et ux	"	Terrains à Simcoe, Ont	"		2,050 00
10 "	P. C. Bosdet	"	Terrain à Arichat Ouest, N.-E.	Quai	26,324 pieds.	700 00
20 "	Mde L. V. Filteau	"	Terrain à la Rivière du Loup, Qué	"	$1\frac{27}{45}$ acre	9,191 00
27 "	Lake Manitoba Quarry & Transportation Co., Ltd	"	Remorqueur *Carberry*	Fins publiques		9,500 00
6 mars.	A. J. Henderson	"	Terrain, canton McLean, Baysville, Ont	Quai	$\frac{4}{100}$ d'acre	1 00
8 "	The Supply Co., Ltd	"	Terrain à Canning, N.-E.	"	$\frac{85}{100}$ "	1 00
10 "	Corporation Episcopale de Chicoutimi	"	Terrain à Chicoutimi, Qué	Edifice public.	24,000 pieds.	2,400 00
20 "	M. H. Ewing	"	Terrain à Peel Head Bay, Qué	Quai	33,928 "	1,500 00
30 "	A. F. Healy	"	Partie du lot 5, Sandwich, Ont	Edifice public	5,471 "	1,700 00
1 avril.	James Burke *et ux*	"	Lot n° 208, Stratford, Ont	"		2,750 00
1 "	Frs. A. Myers	"	" "	"		2,850 00
1 "	W. A. Moore	"	" 209 "	"		2,500 00
1 mai.	H. Bonenfant	"	Remorqueur *Nora*	Fins publiques		1,500 00
1 "	John Culligan *et ux.*	"	Terrain à Durham, N.-B.	Quai	$\frac{22}{100}$ d'acre.	1 00
3 "	M. A. Kavanagh	"	Lot 731, rue Cathédrale, Montréal, Qué	Bureau de poste.		25,000 00
15 "	E. J. Covey	"	Terrain à Indian Harbour, N.-E.	Approches	1,850 pieds.	50 00
15 "	J. A. Campbell	"	Terrain à New-Richmond, Qué	Quai	50 x 100 pieds	1 00
16 "	F. A. Hough	"	Lot riverain à Amherstburg, Ont.	"	$\frac{68}{100}$ d'acre.	250 00
16 "	W. C. Kennedy	"	Partie ouest du lot 7, Amherstburg, Ont.	"	1 acre	500 00
22 "	Andrew H. Green	"	" " des lots 1 et 3, Amherstburg, Ont	"	$1\frac{58}{100}$ acre.	500 00
22 "	M. Barrett	"	Lot riverain à Amherstburg, Ont.	"	$\frac{65}{100}$ d'acre.	500 00
27 "	Corporation of Peterborough	"	Lot n° 3, rue Murray, Peterborough, Ont.	Salle d'armes		1 00

N° 2.—Propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1905.						$ c.
27 mai..	Corporation of Peterborough........	Sa Majesté.... ...	Lots 4, 5 et 6, rue Murray, Peterborough, Ont...........	Salle d'armes.......	....	10,000 00
31 " .	Isabella Doran........	"	Lot n° 108, North Bay, Ont........................	Edifice public........	66 x 132 pieds...	8,000 00
3 juin .	Mrs. A. A. Paint.....	"	Terrain à Port Hawkesbury, N.-E....................	Quai...............	47,568 " ...	2,950 00
5 " .	J. L. Belliveau........	"	" Middle-East, Pubnico, N.-E....	"	$\frac{46}{100}$ d'acre.....	100 00
7 " .	Mary E. Park........	"	Lot riverain, Amherstburg, Ont.......................	"	$1\frac{2}{100}$ acre.....	300 00
10 " .	Geo. Mackenzie *et ux.*	"	" Skinner's-Cove.......................	"	87,834 pieds....	150 00
12 " .	S. Pettypiece........	"	" Amherstburg, Ont....................	"	$\frac{68}{100}$ d'acre.....	250 00
17 " .	Chs. Boucher *et ux*....	"	Terrain à Benoit's-Cove, N.-E.......................	"	30,683 pieds....	1 00
19 " .	J. F. Cairns..........	"	Lots 30, 31 et 32, Saskatoon T. N.-O....................	difice public........	S. 60 pds du lot..	2,000 00

N° 3.—Propriétés affermées au et par le Ministère des Travaux publics durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
						$ c.
1904.						
20 juil.	Alp. Laberge	Sa Majesté	Premier étage, 4 chambres, Montmagny, P.-Q	Bureau de poste	1 an	276 00
25 "	Sa Majesté	C. C. Robinson	Bâtisse en bois, Cap Tormentine, N.-B	Fins particulières	5 ans	1 00
24 août	T. Carpentier	Sa Majesté	Edifice, rue Ste-Cathérine, Montréal	Fins publiques	5 "	600 00
31 déc.	H. Cormier	"	Edifice à Mutton Bay, P.-Q	Bureau de télégraphe		75 00
1905.						
1er jan.	Succession Lewis	"	Edifice à Vancouver, C.-B	Douane	2½ ans	200 00 p. mois
14 "	A. E. Brown	"	Edifice rue St-Antoine, Montréal	Immigration	15 mois	1,277 70
16 "	Merchants' Bank of Canada	"	Hotel à London, Ont	Fins publiques	5 ans	500 00
31 "	Sa Majesté	The Hamilton Cataract Power, Light & Traction Co., Ltd.	Terrain sur le chenal Burlington	Tours en acier	21 "	1 00
11 fév.	"	C. L. McKeen	Terrain sur l'île St-Andrews, N.-B.	Fins particulières		9 00 p. année.
1er mars	C. T. Daykin	Sa Majesté.	Local, entrepot, Lacombe, T.N.-O	Immigration	10 mois	13 00 par mois.
15 "	Chs. Sandison	"	Local, Edmonton, T.N.-O	Palais de justice	1 an	70 00 "
20 "	R. N. Slater *et al*	"	Edifice N° 172, rue Wellington, Ottawa	Magasins de la Police à cheval	5 ans	1,140 00 p. année.
1er avril	R. Dittrick	"	Bâtisse à Leduc, T.N.-O.	Immigration	8 mois	10 00 par mois.
23 juin.	Sa Majesté	A. Rousseau	Terrain à Calumet, rivière Ottawa	Scierie	21 ans	25 00 p. année.
28 "	R. A. G. Bell	Sa Majesté	Trois chambres, à Calgary, T.N.-O.	Bureau de l'inspect.	1 an	420 00 "

Ministère des Travaux Publics,
Ottawa, 30 décembre 1905.

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

LISTE

DE QUELQUES-UNS DES

ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS À LA SESSION DE 1905

EN CE QUI SE RAPPORTE

AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS OU AUX TRAVAUX SOUS SON CONTROLE.

LISTE de quelques-uns des actes du Parlement du Canada passés dans le cours de la quatrième session du neuvième parlement, prorogé le 20e jour de juillet 1905 et se rapportant au ministère des Travaux publics et aux travaux sous son contrôle (4-5 Edouard VII).

Sujet.	Titre entier du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour les exercices financiers finissant le 30 juin 1904 et le 30 juin 1905 et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Actes accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public pour les exercices financiers finissant le 30 juin 1904 et le 30 juin 1905 resp..	2	37
Concernant les soumissions—Travaux du gouvernement	Acte concernant les contrats pour les travaux du gouvernement....	7	109
Concernant l'adjudication des contrats	Acte amendant l'Acte des Travaux Publics... ..	32	177

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, le 30 décembre 1905.

J. A. CHASSÉ,
Greffier en loi.

GALERIE NATIONALE DES ARTS

RAPPORT DU CONSERVATEUR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1905.

GALERIE NATIONALE DES ARTS.

OTTAWA, le 4 janvier 1906.

M. FRED. GÉLINAS,
Secrétaire du ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les tableaux suivants ont été achetés par le gouvernement, pour la Galerie Nationale des Arts, durant l'exercice financier terminé le 30 de juin 1905 :—

'Mother's Love' par Paul Pule, pour la somme de deux mille cinq cents dollars ($2,500).

'Indian Running Rapids' par Kriegoff, pour la somme de trois cent cinquante dollars ($350).

'Autumn Scenery' par Kriegoff, pour trois cent cinquante dollars ($350)

Peinture à l'eau par O'Brien, cent dollars ($100).

'Street scene in Edinburg' par Verner, cent trente dollars ($130).

'Rainy day' par Jose Weiss, seize cents dollars ($1,600)

Portrait du juge en chef Armour, par E. Weyby, pour sept cent cinquante dollars ($750).

Durant l'année quatorze mille trois cent quatre-vingt-huit (14,388) visiteurs se sont enregistrés.

J'ai l'honneur d'être monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. FENNING TAYLOR,
Conservateur de la Galerie Nationale des Arts.

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS

DU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC

LA DATE DE LEUR NOMINATION, Etc., de 1841 à 1905.

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS.

Noms et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1905.

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du		Au	
Sous l'empire de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.					
Conseil des travaux.					
Killaly, l'hon. H. H	Président	29 déc.	1841	3 oct.	1844
Daly, l'hon. D	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	1844
Harrison, S. B	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	1844
Sullivan, R. B	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	1844
Davidson, J., écr	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	1844
Begly, Thomas A	Secrétaire	17 août	1841		
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 "	1841		
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc.	1841		
Nouveau conseil des travaux.					
Killaly, l'hon. H. H	Président	4 oct.	1844	8 juin	1846
Daly, l'hon. D	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1846
Draper, l'hon. W. H	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1846
Morris, l'hon. W	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1846
Papineau, l'hon. D. B	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1846
Sous l'empire de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.					
Robinson, l'hon. W. B	Commissaire en chef	22 juin	1846	10 mars	1848
Taché, l'hon. E. P	"	11 mars	1848	26 nov.	1849
Chabot, l'hon. J	"	13 déc.	1849	31 mars	1850
Merritt, l'hon. W. H	"	8 avril	1850	11 fév.	1851
Bourret, l'hon. J	"	12 fév.	1851	27 oct.	1851
Young, l'hon. John	"	28 oct.	1851	22 sept.	1852
Chabot, l'hon. J	"	23 sept.	1852	26 jan.	1855
Lemieux, l'hon. F.	"	27 jan.	1855	25 nov.	1857
Alleyn, l'hon. C	"	26 nov.	1857	1er août	1858
Holton, l'hon. L. H	"	2 août	1858	6 "	1858
Sicotte, l'hon. L. V	"	7 "	1858	10 jan.	1859
Rose, l'hon. John	"	11 jan.	1859	12 juin	1861
Cauchon, l'hon. Jos	Commissaire	13 juin	1861	23 mai	1862
Tessier, l'hon. U. J	"	24 mai	1862	27 "	1863
Drummond, l'hon. L. T	"	28 "	1863	23 juillet	1863
Laframboise, l'hon. M	"	24 juillet	1863	29 mars	1864
Chapais, J. C	"	30 mars	1864	30 juin	1867
Casgrain, l'hon. Chas. Eus	Second commissaire	9 juillet	1846	29 fév.	1848
Cameron, l'hon. M	Commissaire-adjoint	11 mars	1848	1er "	1850
Wettenhall, James, écr	"	2 fév.	1850	16 avril	1850
Bourret, l'hon. Jos	"	17 avril	1850	11 fév.	1851
Killaly, l'hon. H. H	"	12 fév.	1851	6 mai	1859
Keefer, Samuel	Sous-commissaire	6 mai	1859	7 mars	1864
Trudeau, Toussaint	"	8 mars	1864	29 mai	1868
Begley, Thos. A	Secrétaire	10 fév.	1841	31 oct.	1858
Trudeau, Toussaint	"	13 déc.	1859	7 mars	1864
Braun, Frederick	"	8 mars	1864	1er juillet	1867
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct.	1873	1er oct.	1879

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1905.—*Suite.*

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du		Au	
Sous l'empire de l'acte 31 Vic., chap. 12.					
McDougall, l'hon. Wm	Ministre	1er juillet	1867	7 déc.	1869
Langevin, C.B., l'hon. Hector L	"	8 déc.	1869	6 nov.	1873
Mackenzie, l'hon. Alexander	"	7 nov.	1873	16 oct.	1878
Tupper, C.B., K.C.M.G., sir Charles	"	17 oct.	1878	19 mai	1879
Langevin, C.B., K.C.M.G., sir Hector L.	"	20 mai	1879	11 août	1891
Smith, l'hon. Frank	Ministre intérimaire	14 août	1891	10 janv.	1892
Ouimet, l'hon, Joseph Aldéric	Ministre	11 janv.	1892	30 avril	1896
Desjardins, l'hon. Alphonse	"	1er mai	1896	12 juillet	1896
Tarte, l'hon. J. Israël	"	13 juillet	1896	21 oct.	1902
Sutherland, l'hon. James	"	11 nov.	1902	3 mai	1905
Hyman, l'hon. Charles S	"	22 mai	1905		
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	29 "	1868	1er oct.	1879
Baillairgé, G. F	"	4 oct.	1879	31 déc.	1890
Gobeil, A	"	1er janv.	1891		
Braun, Frederick	Secrétaire	1er juillet	1867	30 sept.	1879
Chapleau, S	"	1er oct.	1879	4 nov.	1880
Ennis, F. H	"	5 nov.	1880	13 janv.	1885
Gobeil, A	"	23 janv.	1885	31 déc.	1890
Roy, E.F.E	"	1er "	1891	31 "	1900
Gelinas, Fred	"	8 juin	1901		
McPherson, D. A	Secrétaire-adjoint	18 janv.	1891	11 avril	1893
Desrochers, Rodolphe Charles	"	8 "	1896		
Page, John	Ingénieur en chef	1er juillet	1868	1er oct.	1879
Perley, H. F	"	25 nov.	1880	10 juillet	1891
Coste, Louis	"	26 juillet	1892	18 mars	1899
Lafleur, E. D	"	7 janv.	1905		
Scott, Thos. S	Architecte en chef	26 mai	1871	30 oct.	1881
Fuller, Thomas	"	31 oct.	1881	30 juin	1897
Ewart, David, I.S.O	"	2 nov.	1897		

NOMS

DES

EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRES ET ESTACADES

LE 30 JUIN 1905

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, Etc.

PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

ETAT donnant les noms, date de nomination, appointements, etc., des préposés aux glissoires et estacades, 30 juin 1905.

Nom.	Date de naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Percepteur des droits sur les glissoires et estacades.					$ c.	
E. T. Smith	26 nov. 1846	Percepteur	Ottawa	1er juill. 1889	1,800 00 par année	Date de la 1re nomination du bureau des Terres de la Couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au départem. du Revenu de l'Intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 juin 1892 avec rang de commis de 1re cl.
F. X. Gagné	23 sept. 1859	Commis	"	16 déc. 1897	1,003 75 "	Entre en fonctions le 13 août 1889
James Steen	17 juin 1830	Batelier	"	12 juill. 1889	60 00 par mois	Employé durant la navigation, 6 mois par année. Date de la première nomination, 20 juin 1861. Compteur de bois à Ottawa pour le département du Revenu de l'Intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
J. Brassard			"	1er mars 1901	60 00 "	Employé durant la navigation, 8 mois par année.
District du Saguenay.			"			Les glissoires de la région du Saguenay ont été abandonnées en vertu d'un arrêté du conseil rendu le 5 février 1896 (n° 168,740).
District du St-Maurice.						
L. P. Dallaire	11 juin 1866	Payeur	Trois-Rivières	1er mai 1898	66 66 par mois	
Jos. Pagé	7 juillet 1845	Maître d'estacades	Emb. Saint-Maurice	10 déc. 1879	75 00 "	
Jos. Dick	15 avril 1848	Asst. "	Trois-Rivières	21 avril 1898	75 00 "	
H. Bourassa	15 avril 1859	Gard. "	Ste-Flore	2 déc. 1906	45 50 "	
Moïse Masson	29 déc. 1845	Maït. "	Grandes Piles	17 avril 1898	75 00 "	
N. Lymburner	22 juillet 1885	"	Chutes Shawenigan	1er juill. 1895	75 00 "	
A. Paquin	3 juin 1855	"	Ste-Flore	2 mai 1901	75 00 "	
District d'Ottawa.						
G. P. Brophy	24 fév. 1846	Surintendant	Ottawa	6 juill. 1873	2,500 00 par année	*Ouvrages de la rivière Ottawa*—En outre des employés précités. etc., on emploie aux div. stations, dur. la descente du bois, un contrem. sur la gliss. à $1.50 et un assist. contrem. $1.25 par j.: aussi de 25 à 30 h., de $1 à $1.40 par jour de travail.
J. Kent	28 janv. 1864	Comptable	"	4 oct. 1904	1,400 00 "	
J. C. Scott	27 juin 1865	Asst. ingénieur	Ottawa	1er avril 1889	5 00 par jour	
S. E. Smith	25 mai 1869	Commis	"	17 nov. 1904	2 00 "	
Wm. Cain	22 avril 1860	Messager	"	1er janv. 1892	1 50 "	

Pierre Saint-Pierre	13 mars 1853	Sous-gard. de gliss.	Carillon	1er juin 1897	1 40 "	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
D. Noonan	17 juin 1840	Maître d'estacades	Gatineau	21 mars 1878	500 00 par année	" "
J. Soulière	8 nov. 1829	Sous-gard. de gliss.	Chaudière	 1878	3 00 par jour	" "
P. D. Chéné	6 mai 1843	"	Hull	14 juin 1899	1 50 "	Employé environ 6 mois.
W. A. Shireff	27 oct. 1842	"	Chats	26 avril 1898	1 50 "	Surveille les réparations en hiver.
John Harvey	22 mai 1831	Maître de glissoires	Arnprior	12 juillet 1882	2 50 "	Activement employé environ 7 mois.
Joseph McCrae	26 mars 1869	Maître d'estacades	Springtown	15 mai 1880	25 00 par mois	Employé environ 3 mois durant la navigation.
Patrick Barry	27 " 1858	Maître de glissoires	Grandes Chutes	10 mars 1888	1 50 par jour	Employé 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 janv. 1860	Sous-gard. de gliss.	Portage-du-Fort	7 sept. 1881	456 25 par année	" " "
N. Rochon	2 avril 1879	"	Rivière Noire	1er mars 1900	480 00 "	" " "
Wm. Selkirk	9 mai 1849	"	Bas de la Petawawa	19 janv. 1900	2 00 par jour	" " "
R. Jennings	28 avril 1843	"	Haut de la Petawawa	2 juin 1905	2 00 "	
Wm. Thompson	3 mai 1843	"	Mountain	10 oct. 1879	1 25 "	" 6 mois " "
S. Moorhead	3 " 1851	"	Calumet	1er mars 1901	1 25 "	" 6 à 7 mois " "
John Mullin	27 juillet 1851	"	Coulonge	10 avril 1899	1 50 "	" 4 mois " "
T. Castello	13 juin 1851	"	Des Joachims	1er mars 1904	300 00 par année	" " "
J. F. McGuire	16 déc. 1842	"	Dumoine	1er mai 1897	2 00 par jour	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux au besoin.
Jas. Carey	....	En charge	Barr. du Lac au Cèdre	1er avril 1901	2 00 "	
J. Malboeuf	13 nov. 1844	Sous-gard. de gliss.	Crooked Chute	3 " 1905	2 00 "	" " "
A. H. Johnson	28 " 1839	"	Chenaux	 1865	2 50 "	Payé durant la navigation, 7 mois.
District de Newcastle.						
S. Clegg	16 oct. 1859	Surintendant	Peterborough	1er mars 1901	800 00 par année	
G. H. Giroux	6 fév. 1858	Commis, bur. du sur.	"	1er " 1880	400 00 "	Reçoit $600 par année du ministère des Chemins de fer et Canaux.
W. T. Junkin	2 nov. 1867	Maître de glissoires	Chutes Fénelon	15 nov. 1896	100 00 "	$250 par année comme gard. d'écl., C. et C.
R. T. Hill	13 août 1848	"	Buckhorn	1er juillet 1891	100 00 "	Reçoit $150 par année du ministère des Chemins de fer et Canaux.
Hamilton Johnston	20 " 1847	"	Heeley's Falls	15 " 1892	200 00 "	
John Dinwoodie	21 mai 1837	"	Lakefield	20 juin 1893	150 00 "	Reçoit $240 par année du ministère des Chemins de fer et Canaux.
District de Richelieu.						
C. Choquette	....	Maître d'estacades	Station de Belœil	26 juillet 1897	100 00 "	
Canal Burlington, pont tournant.						
Wm. Omand	6 juillet 1837	Gardien du pont	Burlington	19 sept. 1896	600 00 "	
W. Hopkins	4 juin 1846	Asst "	"	1er juillet 1902	1 50 par jour	Employé 9 mois.
H. Lampman	14 déc. 1863	" "	"	8 sept. 1902	1 50 "	"
Jas. Eustice	27 fév. 1872	" "	"	19 " 1896	1 50 "	"

ETAT donnant les noms, etc., des préposés aux glissoires et estacades—*Fin.*

Nom.	Date de naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Ecluse de Yamaska.					$ c.	
O. Mineau......	4 juillet 1844...	Gardien d'écluse....	Yamaska.	1er sept. 1885..	75 00 par mois...	
H. Lambert.........	20 août 1844...	"	"	1er juillet 1897..	40 00 " ...	
Rivière du Lièvre.						
Hugh R. Gorman.	20 sept. 1842...	Maître d'écluse.	Rivière du Lièvre...	15 avril 1897..	180 00 par année..	
Charles Brazeau......	23 déc. 1862...	Journalier.....	" ...	3 mars 1902..	35 00 par mois...	Employé 8 mois.
Rivière Saint-Louis.						
Julien Monpetit......	....	Gardien d'écluse....	Rivière St-Louis.....	11 mai 1903..	10 00 " ...	

JOS. VINCENT.

NOMS

DES

EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB

LE 30 JUIN 1905

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC.

PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

ÉTAT donnant les noms, date de nomination, appointements, etc., des préposés aux bassins de radoub, 30 juin 1905.

Nom.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Colombie-Britannique.				$ c.	
John Devereux	Surintendant	Esquimalt	17 sept. 1887	166 66 par mois	
John Jeffcott	Mécanicien	"	4 janv. 1901	100 00 "	
F. N. Jones	Sous-mécanicien	"	8 " 1901	80 00 "	
A. D. Grieves	Charpentier	"	1er déc. 1887	80 00 "	
W. Young	Journalier	"	1er juin 1901	50 00 "	
J. Stock	"	"	1er juillet 1894	50 00 "	
Chas. Jordan	Soutier	"	1er " 1901	60 00 "	
G. Springer	"	"	1er avril 1903	60 00 "	
I. Young	Gardien	"	1er juin 1903	50 00 "	
Bassin de radoub de Lévis.					
Alf. Samson	Surintendant	Lévis	15 fév. 1900	1,300 00 par année	
W. Macdougal	Ingénieur mécanicien	"	1er juin 1888	75 00 par mois	
T. Després	Sous-ingénieur mécanicien	"	21 juillet 1901	60 00 "	
Narcisse Lemelin	Chauffeur	"	1er juin 1888	40 00 "	
Bassin de radoub de Kingston.					
F. S. Rees	Surintendant	Kingston	1er avril 1897	1,000 00 par année	
Robert McLeod	1er ingénieur	"	1er juillet 1892	75 00 par mois	
Wm. Geoghegan	Chauffeur	"	1er " 1892	45 00 "	
C. Staley	Gardien	"	1er " 1892	45 00 "	

JOS. VINCENT.

LISTE

DES

MÉCANICIENS, AIDE-MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

PRÉPOSÉS AUX

ÉDIFICES PUBLICS DANS LA PUISSANCE DU CANADA
LE 30 JUIN 1905

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, Etc.

MÉCANICIENS ET GARDIENS, ÉDIFICES PUBLICS.

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 30 juin 1905.

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$		$
Amherst ..... N.-E.	Bureau de poste	J. H. Chapman	1er janv. 1846	Concierge	1er sept. 1900	33 33	12 mois	400 00
Antigonish ..... "	Edifice public	Angus McDonald	— mars 1820	"	5 fév. 1891	33 33	12 "	400 00
Annapolis ..... "	Bureau de poste et douane	John McKay	26 oct. 1847	"	1er avril 1891	33 33	12 "	400 00
Arichat ..... "	Edifice public	A. DeRoch	....	"	13 nov. 1903	12 50	12 "	150 00
Baddeck ..... "	"	D. F. McKenzie	20 mai 1848	"	21 janv. 1399	20 83	12 "	250 00
Dartmouth ..... "	"	I. C. Henley	11 déc. 1846	"	22 mai 1894	20 83	12 "	250 00
Digby ..... "	"	F. Dennison	3 nov. 1841	"	14 mars 1902	33 33	12 "	400 00
Halifax ..... "	Edifice fédéral	Richard Power	15 août 1834	Mécanicien	1er oct. 1871	62 50	12 "	750 00
" ..... "	"	J. De Young	8 déc. 1860	Chauffeur	28 nov. 1904	50 00	8 "	400 00
" ..... "	"	J. F. Sullivan	16 avril 1866	Concierge	1 juill. 1892	33 33	12 "	400 00
" ..... "	"	W. H. Gray	26 nov. 1848	Gardien	10 sept. 1891	39 00	12 "	468 00
" ..... "	Salle d'exercices militaires	John Crowell	26 fév. 1852	Chauffeur	13 déc. 1901	50 00	8 "	400 00
" ..... "	Salle d'armes	R. Morrison	26 mars 1857	Chauffeur	4 mars 1903	50 00	8 "	400 00
" ..... "	Entrepôt de vérification	M. O'Neil	30 déc. 1850	Concierge	1er oct. 1897	37 50	12 "	450 00
" ..... "	Edifice des immigrants	John Oxley	17 avril 1856	Chauffeur	2 fév. 1897	50 00	12 "	600 00
Kentville ..... "	Edifice public	W. Hiltz	4 " 1864	Concierge	14 nov. 1900	33 33	12 "	400 00
Liverpool ..... "	"	James Clements	5 juin 1835	"	27 juin 1900	33 33	12 "	400 00
Lunenburg ..... "	"	J. E. Hebb	3 nov. 1833	"	7 " 1895	25 00	12 "	300 00
New-Glasgow ..... "	Bureau de poste	J. A. Mutch	13 déc. 1840	"	3 oct. 1901	33 33	12 "	400 00
Sydney-Nord ..... "	Edifice public	Alex. Green	16 juillet 1825	"	1er " 1897	33 33	12 "	400 00
Pictou ..... "	Bureau de poste	Jas. Arbuckle	18 fév. 1836	"	20 déc. 1896	41 66	12 "	500 00
Springhill ..... "	"	J. A. Watt	5 sept. 1849	"	1er " 1903	33 33	12 "	400 00
Sydney-Sud ..... "	" et douane	Mme M. Keefe	....	....	13 janv. 1904	33 33	12 "	400 00
Truro ..... "	"	Alex. P. Smith	17 mars 1837	"	1er avril 1897	33 33	12 "	400 00
Windsor ..... "	"	J. A. Mosher	16 nov. 1841	"	13 fév. 1899	33 33	12 "	400 00
Yarmouth ..... "	Edifice public	W. H. Whallen	23 déc. 1841	"	1er mars 1900	33 33	12 "	400 00
Charlottetown ..... I.P.-E.	Edifice féderal	Wm. J. Fraser	1er janv. 1836	Conc. et chauff.	3 avril 1894	33 33	12 "	400 00
" ..... "	"	Geo. Walker	28 août 1826	Messager	19 janv. 1875	41 67	12 "	500 00
" ..... "	"	M. A. Allan	1er " 1855	"	24 " 1898	45 00	12 "	500 00
" ..... "	Edifice public	Angus McKenzie	12 mars 1856	Gardien	1er nov. 1896	45 00	12 "	540 00
Montague ..... "	Edifice fédéral	M. Peardon	....	Concierge	1er mai 1904	13 33	12 "	160 00
Summerside ..... "	Bureau de poste	A. MacSween	25 sept. 1835	"	1er sept. 1897	33 33	12 "	400 00
Bathurst ..... N.-B.	"	S. P. Achey	18 août 1873	"	1er janv. 1903	33 33	12 "	400 00
Chatham ..... "	"	C. Johnston	18 mai 1865	"	27 mars 1895	25 00	12 "	300 00

Carleton, St-Jean	N.-B.	Bureau de poste	James R. Reid	15 août 1823	Concierge	1er oct. 1889	8 33	12 mois	100 00
Dalhousie	"	"	Wm. Gould	1er janv. 1853	"	26 nov. 1890	33 33	12 "	400 00
Fredericton	"	"	L. Yerxa	18 déc. 1843	"	1er juill. 1900	33 33	12 "	400 00
Marysville	"	"	G. W. Foster	2 fév. 1856	"	23 déc. 1903	12 50	12 "	150 00
Moncton	"	"	E. B. Hicks	11 janv. 1832	"	11 janv. 1886	33 33	12 "	400 00
Newcastle	"	"	Patrick Keating	13 mars 1840	"	23 oct. 1886	33 33	12 "	400 00
Richibouctou	"	"	J. Murray	16 août 1839	"	1er fév. 1904	25 00	12 "	300 00
Saint-Jean	"	Douane	Neil J. Morrison	25 juill. 1858	Méc. et concierge	27 avril 1894	60 00	12 "	720 00
"	"	"	Christopher White	20 nov. 1844	Chauffeur	9 nov. 1885	50 00	12 "	600 00
"	"	"	James A. Paul	1er août 1837	Concierge	13 oct. 1891	41 67	12 "	500 00
"	"	Bureau de poste	James Wolfe	10 mars 1850	Mécanicien	1er déc. 1893	55 00	12 "	660 00
"	"	"	Edward Haney	22 fév. 1849	Prep. à l'ascens.	27 nov. 1882	50 00	12 "	600 00
St-Stephen	"	"	Samuel Topping	2 avril 1839	Concierge	25 mai 1887	33 33	12 "	400 00
Sussex	"	"	Mde. N. Dryden	21 juin 1840	"	26 mars 1901	25 00	12 "	300 00
Woodstock	"	"	Charles Trafton	20 janv. 1839	"	1er mai 1897	33 33	12 "	400 00
Aylmer	P.Q.	"	A. Bourgeau	23 " 1870	"	9 mai 1904	5 00	12 "	60 00
Buckingham	"	"	F. F. Bisson	23 mai 1848	"	3 fév. 1903	10 00	12 "	120 00
Coaticook	"	Edifice public	Israel Baldwin	16 nov. 1839	"	27 juin 1889	33 33	12 "	400 00
Drummondville	"	"	A. Paré	27 avril 1842	"	5 " 1902	25 00	12 "	300 00
Granby	"	"	J. A. Beauchemin	1er mai 1862	"	12 mai 1903	25 00	12 "	300 00
Fraserville	"	Bureau de poste	W. D. Raymond	7 janv. 1876	"	14 avril 1905	25 00	12 "	300 00
Hochelaga	"	"	J. H. Brown	7 oct. 1851	"	27 mars 1902	16 66	12 "	200 00
Hull	"	" etc.	J. I. Madore	1er déc. 1843	"	8 " 1900	12 50	12 "	150 00
Joliette	"	"	A. Ratel	29 " 1845	"	1er sept. 1897	33 33	12 "	400 00
Lachine	"	"	P. O. Robert	7 sept. 1846	"	26 janv. 1899	8 33	12 "	100 00
Laprairie	"	"	Jos Brisson	11 nov. 1869	"	22 nov. 1901	4 16	12 "	50 00
L'Assomption	"	"	E. Arbour	8 déc. 1850	"	1er juill. 1904	12 50	12 "	150 00
Montréal	"	Edifice fédéral	J. T. Murphy	6 mai 1865	Contrem.-méc.	2 mars 1903	100 00	12 "	1,200 00
"	"	"	Ed. Lanctot	14 avril 1837	Concierge	3 déc. 1898	41 67	12 "	500 00
"	"	Entrepôt de vérification	M. Boyer	18 fév. 1848	Chauffeur	4 mars 1882	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Art. Lesieur	22 juin 1868	Concierge	18 avril 1905	45 00	12 "	540 00
"	"	"	Jos. Furgues	15 mai 1871	Chauffeur	2 nov. 1904	45 00	12 "	540 00
"	"	"	Jos. Langevin	10 mars 1850	"	18 oct. 1904	45 00	12 "	540 00
"	"	"	G. Labelle	14 mai 1871	Prép. à l'élévat.	12 sept. 1904	50 00	12 "	600 00
"	"	"	S. McGarry	15 juin 1873	"	12 " 1904	50 00	12 "	600 00
"	"	"	J. Neville	18 mars 1870	"	12 " 1904	50 00	12 "	600 00
"	"	"	H. Marchand	18 sept. 1849	"	2 déc. 1888	50 00	12 "	600 00
"	"	"	E. Guernon	25 déc. 1868	"	25 oct. 1904	50 00	12 "	600 00
"	"	"	A. Drouin	14 juin 1868	"	28 nov. 1904	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Ad. Desjardins	3 sept. 1859	Aide mécanicien	30 juin 1904	45 00	12 "	540 00
"	"	"	F. Nadon	15 juin 1847	"	15 déc. 1902	48 00	12 "	576 00
"	"	"	F. Green	4 oct. 1837	Mécanicien	1er janv. 1885	60 00	12 "	720 00
"	"	"	F. X. Lefebvre	13 déc. 1859	Asst. électricien	28 juin 1905	55 00	12 "	660 00
"	"	"	A. Bourassa	1er juin 1857	Prép. à l'ascens.	4 août 1893	50 00	12 "	600 00
"	"	Bureau de poste	I. Trudeau	22 janv. 1863	Concierge	1er oct. 1902	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Oscar Renaud	19 fév. 1862	Prép. à l'ascens.	10 sept. 1898	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Art. Forget	25 juill. 1867	"	15 déc. 1893	50 00	12 "	600 00
"	"	"	S. N. Nickle	25 déc. 1871	"	1er mars 1894	55 00	12 "	660 00
"	"	"	L. Brault	29 " 1854	"	1er sept. 1901	50 00	12 "	600 00
"	"	"	C. Vadeboncœur	17 mai 1842	Gardien w. c.	6 fév. 1864	50 00	12 "	600 00

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics, etc.—*Suite.*

Place.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Montréal "	"	J. Dulrisac	2 fév. 1863	Messager	15 déc. 1893	2 00 p. j.	12 "	730 00
" "	Revenu de l'intérieur	Louis St. Jean	17 sept. 1840	Chauffeur	1er " 1892	50 00	12 "	600 00
" "	Douane	C. Dandelin	19 juin 1843	"	16 juill. 1892	37 50	12 "	450 00
" "	"	H. Valiquette		Charpentier	1er fév. 1904	52 00	12 "	624 00
" "	Douane et entrepôt de vérific.	B. Lajeunesse	20 nov. 1861	Chauffeur	23 nov. 1896	50 00	12 "	600 00
" "	Salle d'exercices et douanes.	J. Gagnier	4 avril 1867	Mécanicien	14 fév. 1899	45 00	12 "	540 00
" "	Salle d'exercices et douanes	J. Doherty		Chauffeur	15 déc. 1903	45 00	8 mois	360 00
Québec "	Entrepôt de vérification	D. P. Kennedy	9 fév. 1865	Mécanicien	1er avril 1897	75 00	12 "	900 00
" "	"	T. P. McLaughlin	25 août 1871	Chauffeur	26 juill. 1892	53 33	12 "	640 00
" "	Bureau des mesur. de bois	James O'Neil	15 " 1861	"	1er août 1894	45 00	12 "	540 00
" "	Douane	John R. Mountain	1er nov. 1848	"	10 nov. 1888	45 00	12 "	540 00
" "	Quartiers du gouv. général	J. Parent	29 mai 1852	"	1er janv. 1902	33 33	12 "	400 00
" "	Bureau de poste	J. Roy	25 fév. 1836	Concierge	1er sept. 1897	58 33	12 "	700 00
" "	"	F. J. Cooper	8 juill. 1858	Chauffeur	25 juin 1895	55 00	12 "	660 00
Péribonca "	Edifice de l'immigration	E. Roy	14 déc. 1877	Concierge	1er oct 1902	25 00	12 "	300 00
Roberval "	"	J. B. Carbonneau	12 août 1864	"	20 nov. 1901	25 00	12 "	300 00
Rimouski "	Bureau de poste	A. Lepage	7 fév. 1866	"	1er janv. 1901	12 50	12 "	150 00
Richmond "	Edifice public	H. Desmarais	14 juill. 1869	"	7 mai 1898	25 00	12 "	300 00
Sherbrooke "	"	O. Desève	6 août 1848	"	2 avril 1898	33 33	12 "	400 00
Sorel "	Bureau de poste	C. Robitaille	22 janv. 1848	"	1er sept. 1897	33 33	12 "	400 00
Saint-Henri "	"	A. C. A. Bissonnette	25 mai 1858	"	4 mars 1895			
Saint-Hyacinthe "	Edifice public	F. X. Tétrault	8 nov. 1846	"	5 août 1893	33 33	12 mois	400 00
"	Revenu de l'Intérieur	E. Clapin	9 avril 1844	"	19 juil. 1904	33 33	12 "	400 00
Saint-Jean "	Bureau de poste	L. Forrant	31 janv. 1849	"	14 avril 1897	29 16	12 "	350 00
Saint-Jérôme "	Edifice public	J. Savard	24 oct. 1859	"	1er sept. 1900	33 33	12 "	400 00
Saint-Louis du Mile End	Bureau de poste	M. A. Campeau	6 mars 1846	"	28 mai 1905	16 66	12 "	200 00
Trois-Rivières "	Douane	Ph. Gravelle	3 juin 1828	"	1er fév. 1891	25 00	12 "	300 00
" "	Bureau de poste	A. Gauthier	4 fév. 1850	"	1er " 1898	33 33	12 "	400 00
Valleyfield	Edifice public	J. B. Laniel	20 oct. 1862	"	2 fév. 1905	33 33	12 "	400 00
Victoriaville "	Edifice public	G. Beaudet		"	3 mars 1904	6 25	12 "	75 00
Amherstburg Ont.	Bureau de poste	Mde. R. Elliott	20 févr. 1862	"	6 juin 1905	33 33	12 "	400 00
Almonte "	"	Wm. Moulton	23 mars 1839	"	29 janv. 1891	33 33	12 "	400 00
Arnprior "	Edifice public	R. B. McCrerary	11 janv. 1862	"	15 mars 1899	33 33	12 "	400 00
Brockville "	Bureau de poste	H. Purvis	12 sept. 1826	"	15 déc. 1900	33 33	12 "	400 00
Brantford "	"	John Squire	24 avril 1842	"	27 oct. 1880	50 00	12 "	600 00
Barrie "	"	E. Sivigny	19 mars 1847	"	1er mai 1903	41 66	12 "	500 00

Belleville	"	"	S. Haight	26 août 1857	"	24 janv. 1901	50 00	12 "	600 00
Berlin	"	"	J. Clemens	21 juin 1840	"	15 mai 1900	33 33	12 "	400 00
Brampton	"	"	James McBride	5 oct. 1840	"	29 janv. 1901	33 33	12 "	400 00
Carleton-Place	"	"	Jas. E. Halfpenny	17 avril 1858	"	13 mai 1892	25 00	12 "	300 00
Chatham	"	"	W. W. Mitchell	25 mai 1848	" etc.	7 janv. 1885	41 66	12 "	500 00
Cornwall	"	"	R. Conroy	6 nov. 1848	"	1er avril 1897	33 33	12 "	400 00
Cayuga	"	"	G. A. Gibson	29 mai 1861	"	3 sept. 1891	4 16	12 "	50 00
Clinton	"	"	J. Scott	21 janv. 1856	"	9 fév. 1904	4 16	12 "	50 00
Cobourg	"	"	John Boyd	9 déc. 1836	"	1er août 1901	33 33	12 "	400 00
Deseronto	"	"	M. Hart	18 janv. 1892	"	1er juillet 1903	33 33	12 "	400 00
Dundas	"	"	Wm. Graham	5 déc. 1853	"	1er " 1898	4 16	12 "	50 00
Fort Williams		Edifice public	J. D. McCallum	5 avril 1834	"	21 sept. 1904	33 33	12 "	400 00
Galt	"	"	T. Barrett	17 juin 1861	"	1er août 1902	33 33	12 "	400 00
Guelph	"		R. McLeod	30 juillet 1865	"	25 mai 1901	33 33	12 "	400 00
Goderich	"	" etc	G. Bissett	14 avril 1851	"	1er sept. 1897	33 33	12 "	400 00
Hamilton	"	Edifices fédéraux	Alfred Barnard	27 déc. 1847	"	10 déc. 1894	50 00	12 "	600 00
"	"	"	J. Wigglesworth	7 août 1863	Chauffeur	1er oct. 1896	50 00	8 "	400 00
"	"	"	Thomas Nicholson	17 déc. 1857	Mécanicien	2 mars 1887	50 00	12 "	600 00
Hamilton		Revenu de l'Intérieur	C. Blackman	23 mai 1850	Concierge	9 janv. 1905	12 00	12 "	144 00
Ingersoll	"	Edifice public	John McDonald	30 juin 1841	Concierge	20 nov. 1900	33 33	12 "	400 00
Kingston	Ont.	Collège militaire R.	T. Harrison		Chauffeur		45 71	7 mois	320 00
"	"	Salle d'armes	F. Forsythe		Mécanicien	11 fév. 1904	50 00	12 "	600 00
"	"	Collège militaire R.	Wm. F. Hazlett	27 mai 1854	"	20 nov. 1900	75 00	12 "	900 00
"	"	"	J. Quigley	30 oct. 1857	Chauffeur	1er juin 1903	55 00	12 "	660 00
"	"	"	M. Redmon	2 " 1867	"	29 janv. 1902	45 00	12 "	540 00
"	"	"	L. Cochrane	1er mars 1879	Electricien	29 juillet 1902	55 00	12 "	660 00
Kingston		Bureau de poste	Jas. Kehoe	21 juin 1873	Concierge	15 mai 1905	33 33	12 "	400 00
London	"	Douane	M. Mulhern	4 sept. 1837	Mécanicien	18 sept. 1888	50 00	12 "	600 00
"	"	"	Wm. Greer	12 oct. 1839	Concierge	16 mars 1884	33 33	12 "	400 00
"	"	Bureau de poste	John Price	6 " 1836	Mécanicien	14 janv. 1884	50 00	12 "	600 00
London		Salle d'exerc. militaires	A. Maclean	21 nov. 1851	Ingénieur méca.	1 déc. 1904	60 00	12 "	720 00
Lindsay	"	" et douane	Wm. Galbraith	8 janv. 1844	Concierge	17 nov. 1893	33 33	12 "	400 00
Napanee	"	" "	Mde. C. E. Webster	12 juillet 1846	"	4 oct. 1901	33 33	12 "	400 00
Niagara-Falls	"	"	Wm. J. Sheppard	4 janv. 1854	"	15 janv. 1897	33 33	12 "	400 00
Orangeville	"	"	D. McPherson	30 avril 1851	"	15 juillet 1900	33 33	12 "	400 00
Orillia	"	"	John Frawley	14 mars 1844	"	1er nov. 1898	25 00	12 "	300 00
Paris	"	Edifice public	Sam Lee	——— 1842	"	7 juillet 1902	33 33	12 "	400 06
Peterborough	"	Bureau de poste	John Irwin	17 mai 1842	"	8 sept. 1887	25 00	12 "	300 00
"	"	Douane	Wm. Taylor	25 nov. 1839	"	26 janv. 1899	25 00	12 "	300 00
Petrolea	"	Bureau de poste	H. McNaughton	14 sept. 1862	"	1e mai 1903	33 33	12 "	400 00
Picton	"	Edifice public	D. Welbanks	8 fév. 1850	"	11 avril 1902	33 33	12 "	400 00
Port-Arthur	"	"	John Whitehead	15 avril 1839	"	11 sept. 1893	25 00	12 "	300 00
Port-Colborne	"	Bureau de poste	Wm. Armstrong	9 sept. 1846	"	11 juin 1888	20 00	12 "	240 00
Port-Hope	"	"	Jos. Curlis	15 fév. 1884	"	1er mai 1905	33 33	12 "	400 00
Pembroke	"	Edifice public	Samuel Hamilton	4 juin 1834	"	29 oct. 1890	33 33	12 "	400 00
Prescott	"	Bureau de poste	R. Birks	6 avril 1822	"	1er mai 1899	33 33	12 "	400 00
Portage-du-Rat	"	Edifice public	Mrs. J. Link	10 mai 1850	"	7 déc. 1901	33 33	12 "	400 00
Sarnia	"	"	J. H. Dyble	25 août 1860	"	7 nov. 1903	33 33	12 "	400 00
Smith's-Falls	"	"	P. W. Lewis	19 " 1863	"	8 janv. 1896	25 00	12 "	300 00
Stratford	"	Bureau de poste, etc	J. P. Murray	29 juillet 1855	Mécanicien	26 " 1900	50 00	12 "	600 00

ÉTAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics, etc.—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salair par mois.	Durée de service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c
Ste-Catherine........Ont.	Bureau de poste	A. Clarke	14 sept. 1850	Concierge	12 déc. 1904	33 33	12 mois	400 00
St-Thomas "	"	G. Luton	25 mai 1857	"	14 avril 1903	33 23	12 "	400 00
Strathroy "	Edifice public	Wm. J. Johnston	12 " 1840	"	25 oct. 1890	33 33	12 "	400 00
Toronto "	Edifices fédéraux	H. E. Hamilton	14 avril 1838	Contrem. méc.	10 avril 1902	100 00	12 "	1,200 00
" "	Revenu de l'Intérieur	C. H. Baillie	22 sept. 1852	Chauffeur	13 janv. 1891	55 00	12 "	660 00
" "	Douane	Fred. Faragher	16 oct. 1865	"	1er nov. 1889	55 00	12 "	660 00
" "	"	Ed. Switzer	10 " 1856	Garde-ascenseur.	18 août 1901	55 00	12 "	660 00
" "	Entrepôt de vérification	James Cosgrove	10 fév.	Mécanicien	....	70 00	12 "	840 00
" "	"	Ed. Appleton	26 sept. 1864	Chauffeur	23 sept. 1886	60 00	12 "	720 00
" "	"	Alexander Dey	27 " 1863	Garde-ascenseur.	1er déc. 1887	50 00	12 "	600 00
" "	"	Wm. Chenery	19 déc. 1851	"	1er " 1887	50 00	12 "	600 00
" "	"	F. Simpson	8 janv. 1859	"	1er sept. 1903	50 00	12 "	600 00
" "	"	Thos. Jones	10 nov. 1853	Gardien	4 avril 1902	50 00	12 "	600 00
" "	Gare Union	J. Gormally	26 nov. 1872	Garde-ascenseur.	17 oct. 1901	50 00	12 "	600 00
" "	"	G. H. Armstrong	27 fév. 1858	"	11 avril 1904	50 00	12 "	600 00
" "	Bur. de P. gare Union	James Rae	17 " 1864	Concierge	12 janv 1904	55 00	12 "	660 00
" "	Bureau de poste	J. Somers	8 avril 1835	Mécanicien	9 oct. 1897	50 00	8 "	400 00
" "	"	George Latray	20 mai 1858	Chauffeur	1er nov. 1896	55 00	8 "	440 00
" "	"	W. J. Graham	16 mars 1840	"	1er oct. 1896	55 00	8 "	440 00
" "	"	J. C. Davidson	21 mai 1876	Garde-ascenseur.	11 avril 1903	45 00	12 "	540 00
" "	Bureau de poste	J. Devins	18 juillet 1847	Concierge	3 fév. 1905	33 33	12 "	400 00
" "	Salle d'ex. militaire	Richard Eyre	11 oct. 1849	Chauffeur	25 mars 1895	50 00	12 "	600 00
" "	"	D. Glionna	8 août 1867	"	1er oct. 1898	50 00	12 "	600 00
Trenton "	Edifice public	David Allan	13 mai 1844	Concierge	31 août 1889	33 33	12 "	400 00
Walkerton "	"	Mrs. T. Gibson	....	"	12 mai 1905	33 33	12 "	400 00
Windsor "	Bureau de poste	I. Belleperche	26 oct. 1848	Mécanicien	24 déc. 1897	50 00	8 "	400 00
" "	"	W. Curtis	6 mars 1844	Concierge	9 nov. 1880	33 33	12 "	400 00
" "	Salle d'ex. militaire	W. Wheeler	26 sept. 1874	Mécanicien	9 janv. 1905	50 00	8 "	400 00
Woodstock "	Edifice public	Robert Kerr	6 juin 1864	"	11 déc. 1901	33 33	12 "	400 00
Brandon Man.	"	T. Giles	30 mars 1843	"	1er avril 1897	50 00	12 "	600 00
Portage-la-Prairie "	"	J. S. Telfer	25 juillet 1840	"	1er juillet 1904	45 00	12 "	540 00
Winnipeg "	Bureau de poste	Jos. Hay	4 mai 1853	"	20 " 1905	75 00	12 "	900 00
" "	"	John Mikulezky	6 " 1879	Chauffeur	13 nov. 1900	55 00	12 "	660 00
" "	"	Joseph Coutu	10 " 1843	Garde-ascenseur.	16 mars 1887	55 00	12 "	660 00
" "	"	A. Boiteau	23 sept. 1860	Gardien	4 avril 1905	55 00	12 "	660 00
" "	"	P. Johnson	31 mai 1881	Concierge	19 oct. 1904	45 00	8 "	360 00

"	"	Douane	G. K. Williams	15 avril	1862	Chauffeur	4 avril	1905	50 00	12	"	600 00
Calgary	T.N.-O.	Edifice public	E. N. Brown	8 mars	1845	Concierge	24 janv.	1891	45 00	12	"	540 00
"	"	Palais de justice	J. McCaffray	2 fév.	1871	"	28 juillet	1904	45 00	12	"	540 00
Carnduff	"	"	Alex. Deans	16 sept.	1858	"	1er oct.	1903	41 66	12	"	500 00
Edmonton	"	Bur. des terres et d'enregistr.	R. Wylie	7 juillet	1859	"	21 juin	1894	41 66	12	"	500 00
"	"	Palais de justice	L. Brunelle	12 mars	1852	"	7 avril	1903	45 00	12	"	540 00
Lethbridge	"	" et douane	Mrs. E. Hodder	4 août	1854	"	1er mars	1901	45 00	12	"	540 00
Moosomin	"	"	J. C. Jopp	6 janv.	1848	"	29 avril	1897	50 00	12	"	600 00
Moose-jaw	"	"	R. Smale	21 juillet	1865	"	21 nov.	1898	33 33	12	"	400 00
Macleod	"	"	John Ryan	24 juin	1827	"	1er "	1893	55 00	12	"	660 00
Medicine-Hat	"	"	J. H. G. Bray	24 janv.	1841	"	7 juin	1900	45 00	12	"	540 00
Prince-Albert	"	Bur. des terres et d'enregistr.	Mrs. G. Cassie	———	1834	"	1er janv.	1904	33 33	12	"	400 00
Regina	"	Palais de justice et douane	P. McAra	21 mars	1840	"	1er août	1889	50 00	12	"	600 00
"	"	" etc.	Jas. McLachlan	9 déc.	1840	Chauffeur	3 oct.	1898	50 00	8	"	400 00
"	"	Bureau des terres	W. J. Gore	22 juillet	1863	Concierge	6 mai	1901	50 00	12	"	600 00
Wolseley	"	Palais de justice	W. Hare	2 déc.	1857	"	1er mars	1901	45 00	12	"	540 00
Yorkton	"	"	Geo. Betts	3 mai	1845	"	6 fév.	1903	41 66	12	"	500 00
Atlin	C.-B.	Edifice public	J. A. Fraser	1er janv.	1851	"	26 juin	1901	12 50	12	"	150 00
Kamloops	"	Bureau de poste	W. Saul	15 déc.	1837	"	1er avril	1902	50 00	12	"	600 00
Nanaimo	"	Edifice public	J. Thompson	2 sept.	1836	"	1er mai	1897	50 00	12	"	600 00
Nelson	"	"	B. B. Smith	12 "	1845	"	7 mars	1903	50 00	12	"	600 00
New-Westminster	"	Bureau de poste	G. D. McMurphy	31 déc.	1870	"	18 janv.	1901	50 00	12	"	600 00
Rossland	"	Edifice public	D. Mackenzie	14 oct.	1848	"	1er avril	1903	50 00	12	"	600 00
Vancouver	"	"	A. Chisholm	18 avril	1851	"	1er oct.	1903	50 00	12	"	600 00
"	"	"	P. Powers	21 mars	1836	Gardien	10 fév.	1901	50 00	12	"	600 00
"	"	"	C. F. Bosomworth	1er oct.	1848	Assist-concierge	7 juillet	1904	50 00	12	"	600 00
Victoria	"	Nouvelle édifice fédéraux	Wm. McKay	31 déc.	1857	Concierge	4 fév.	1898	50 00	12	"	600 00
"	"	Edifice public	A. Johnson	12 mai	1858	Assist-concierge	1er avril	1899	60 00	12	"	720 00
"	"	"	R. C. Bradley	13 août	1843	Pompier	1er oct.	1903	45 00	8	"	360 00
"	"	"	J. McMillan	8 juillet	1876	Prép. à l'élévat.	27 noe.	1898	60 00	12	"	720 00
"	"	"	Jas. Parfitt	10 fév.	1867	"	1er juin	1905	60 00	12	"	720 00
	"	Douane (vieil édifice)	Geo. Lyoll	12 "	1843	Concierge	8 mai	1900	50 00	12	"	600 00
Dawson	T.-Y.	Bureau de poste	J. W. Wilson	18 août	1873	"	1er mas	1902	160 00	12	"	1,920 00
"	"	"	J. K. Johnston	17 avril	1883	Gardien	17 oct.	1904	160 00	12	"	1,920 00
"	"	"	Mrs. J. Conklin	20 janv.	1847	Femme de journ.	1er juin	1902	150 00	12	"	1,800 00
"	"	Bureaux de l'administration	J. H. Mulligan	9 sept.	1865	Concierge	1er déc.	1901	160 00	12	"	1,920 00
"	"	" "	E. D. Macfarlane	22 juin	1889	Prép. aux terr'ns.	1er mai	1905	160 00	12	"	1,920 00
"	"	" "	J. Boutin	13 oct.	1876	Gardien	1er déc.	1901	160 00	12	"	1,920 00
"	"	" "	Mrs. A. Misner	6 sept.	1860	Femme de journ.	1er "	1901	150 00	12	"	1,800 00
"	"	" "	Mrs. E. Heacock	1er juillet	1865	"	18 fév.	1903	150 00	12	"	1,800 00
"	"	Cour de police	J. E. Deslauriers	23 mars	1873	Concierge	1er nov.	1901	160 00	12	"	1,920 00
"	"	Palais de justice	H. DeVilliers	7 mai	1872	"	21 mai	1902	160 00	12	"	1,920 00
White-Horse	"	Edifice public	C. J. McLennan	22 déc.	1850	"	30 oct.	1902	125 00	12	"	1,500 00

JOS. VINCENT.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1er JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1905.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE,

LETTRES reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 au 30 juin 1905.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 " janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 " " "	3,448	2,171
1870 " " "	4,961	3,185
1871 " " "	6,268	3,983
1872 " " "	8,333	4,428
1873 " " "	10,072	5,707
1874 " " "	9,800	5,043
1875 " " "	9,006	5,006
1876 " " "	7,971	4,773
1877 " " "	7,517	4,425
1878 " " "	6,886	4,021
1879 " " au 6 octobre	7,186	4,547
1879 " 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 " 1er janvier "	8,451	4,411
1881 " " "	9,599	5,529
1882 " " "	10,505	5,699
1883 " " "	11,633	6,227
1884 " " "	13,114	6,903
1885 " " "	8,977	5,321
1886 " " "	9,644	5,352
1887 " " au 30 juin	4,866	2,735
1887 " 1er juillet " 1888	10,493	6,343
1888 " " " 1889	10,522	7,042
1889 " " " 1890	10,098	7,448
1890 " " " 1891	10,576	7,286
1891 " " " 1892	11,637	6,700
1892 " " " 1893	11,720	6,220
1893 " " " 1894	9,517	6,028
1894 " " " 1895	10,190	5,148
1895 " " " 1896	10,223	5,573
1896 " " " 1897	10,404	5,033
1897 " " " 1898	9,640	5,250
1898 " " " 1899	9,639	4,784
1899 " " " 1900	12,139	5,938
1900 " " " 1901	13,179	6,255
1901 " " " 1902	15,880	5,067
1902 " " " 1903	13,140	6,373
1803 " " " 1904	11,300	5,878
1904 " " " 1905	11,940	6,461

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 30 juin 1905

Années.	—	Nombre.
1880	Du 10 janvier au 30 juin	418
1880	" 1er juillet " 1881	1,795
1881	" " " 1882	2,352
1882	" " " 1883	2,651
1883	" " " 1884	3,611
1884	" " " 1885	3,119
1885	" " " 1886	2,867
1886	" " " 1887	3,281
1887	" " " 1888	3,552
1888	" " " 1889	4,229
1889	" " " 1890	3,374
1890	" " " 1891	3,948
1891	" " " 1892	4,009
1892	" " " 1893	4,232
1893	" " " 1894	3,966
1894	" " " 1895	4,603
1895	" " " 1896	4,239
1896	" " " 1897	4,994
1897	" " " 1898	4,696
1898	" " " 1899	5,277
1899	" " " 1900	7,366
1900	" " " 1901	4,341
1901	" " " 1902	6,759
1902	" " " 1903	4,327
1903	" " " 1904	5,295
1904	" " " 1905	5,496

NOTE.—Les lettres, en comptant les rapports, reçues au bureau de l'ingénieur en chef peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1905.

—	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin		1,273
1880 " 1er juillet " 1881		2,943
1881 " " " 1882		2,859
1882 " " " 1883	3,538	4,600
1883 " " " 1884	3,860	6,004
1884 " " " 1885	4,500	6,718
1885 " " " 1886	6,075	6,450
1886 " " " 1887	6,816	6,380
1887 " " " 1888	6,947	6,870
1888 " " " 1889	6,484	7,667
1889 " " " 1890	7,448	6,578
1890 " " " 1891		7,751
1891 " " " 1892	6,113	4,260
1892 " " " 1893	7,428	6,453
1893 " " " 1894	6,900	4,517
1894 " – " 1895	7,538	5,327
1895 " " " 1896	7,843	5,783
1896 " " " 1897	10,700	8,200
1897 " " " 1898	10,867	8,547
1898 " " " 1899	10,913	8,762
1899 " " " 1900	12,386	9,878
1900 " " " 1901	12,287	9,860
1901 " " " 1902	12,560	10,330
1902 " " " 1903	13,430	11,106
1903 " " " 1904	14,710	15,590

ANNEXE

DU

RAPPORT DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1905

RAPPORT

DE LA

COMMISSION ROYALE DES VOIES DE TRANSPORT

NOMMÉE LE 19 MAI 1903

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LE ROI
1907

WINNIPEG, 11 décembre 1905.

MONSIEUR,—Votre commission a l'honneur de soumettre le présent rapport de la commission royale des voies de transport, conformément au mémoire soumis au comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par le Gouverneur général, le 19 mai 1903.

Votre, etc.,

ROBERT REFORD, *président*,
JAMES H. ASHDOWN, *commissaire*.

COPIE DE LA COMMISSION.

CANADA

MINTO.

[LE SCEAU.]
E. NEWCOMBE,
Sous-ministre de
la Justice.

EDOUARD SEPT, par la grâce de Dieu, Roi du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possessions britanniques au delà des mers, défenseur de la foi, empereur des Indes.

A tous ceux que les présentes verront et qu'icelles pourront concerner,

SALUT :

ATTENDU, qu'en vertu d'un certain rapport du comité de notre Conseil privé pour le Canada, approuvé par notre Gouverneur général, le dix-neuvième jour de mai, dans l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent trois, dont une copie est ci-annexée, un arrêté, dans les termes ci-spécifiés, a été passé, ordonnant de faire une investigation sur les questions concernant le transport des produits du Canada aux divers marchés du monde, par les ports canadiens, et aussi dans le but de s'assurer des meilleurs moyens possibles pour transporter ces produits à travers des voies passant entièrement sur le territoire canadien, et faire avec succès concurrence aux produits et exportations des autres pays;

ET ATTENDU que le dit rapport approuvé pourvoyant à la nomination d'une commission, composée de sir William Van Horne, M. John Bertram et de M. Harold Kennedy, dont sir William Van Horne serait le président et le convocateur, avec le pouvoir de faire des recherches, obtenir des témoignages et informations, faire des rapports et recommandations, que, dans leur opinion (mais sujets à toutes autres instructions que notre Gouverneur général en Conseil pourrait donner), les circonstances exigent; et que les commissaires devraient être munis des pouvoirs nécessaires, conférés par le chapitre 114 des Statuts refondus du Canada, concernant les témoins et les témoignages;

ET ATTENDU que sir William Van Horne et M. Harold Kennedy sont incapables de faire partie de la dite commission, il a été pourvu par un certain autre rapport du dit comité, approuvé par notre dit Gouverneur général, le vingt-sixième jour d'août, dans l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent trois, que le personnel de la dite commission sera composé du dit M. John Bertram, de M. Robert Reford et de M. Edward C. Foy, dont le dit John Bertram sera le président et le convocateur.

SACHEZ MAINTENANT que par les présentes et en vertu de l'avis de notre Conseil privé du Canada, nous nommons, constituons et déclarons que le dit M. John Bertram, de la cité de Toronto, dans la province d'Ontario; M. Robert Reford, de la cité de Montréal, dans la province de Québec; et de M. Edward C. Foy, de la cité de Québec, dans la province de Québec, seront nos commissaires pour conduire et faire ces investigations;

ET, en vertu de l'autorité basée sur les Statuts refondus du Canada, chapitre 114, intitulé *" Un acte concernant les enquêtes sur les questions publiques "*, nous vous conférons, nos dits commissaires, le pouvoir de faire comparaître devant vous tous les té-

moins nécessaires, et d'exiger d'eux de rendre témoignage sous serment, oralement, ou par écrit accompagné d'une déclaration solennelle, si ce sont des personnes qui ont droit d'affirmer en matières civiles, aussi de produire tous documents ou toutes choses que vous, nos commissaires, jugerez nécessaires à la pleine investigation sur les questions que, par les présentes, vous avez charge d'examiner, d'étudier et de vous enquérir;

Pour, par vous les dits John Bertram, Robert Reford et Edward C. Foy, avoir, tenir, exercer la dite charge et en jouir durant notre bon plaisir avec tous les pouvoirs, droits, autorités, privilèges, profits, émoluments et avantages appartenant légitimement à la dite charge;

Et nous vous requérons et ordonnons de faire rapport à notre Gouverneur général en Conseil, sur le résultat de vos investigations, des témoignages déposés devant vous, ainsi que sur aucune opinion que vous voudrez exprimer à ce sujet.

En foi de quoi, Nous avons fait émettre nos présentes lettres-patentes et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada.

Témoins, Notre très-fidèle et très bien-aimé cousin et conseiller le très honorable sir Gilbert John Elliott, comte Minto, et vicomte Melgund de Melgund, dans le comté de Forfar, dans la pairie du Royaume-Uni, baron Minto de Minto, dans le comté de Roxburgh, dans la pairie de la Grande-Bretagne, baronnet de la Nouvelle-Ecosse; chevalier Grand'Croix de Notre Ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

A notre hôtel du gouvernement en notre cité d'Ottawa, ce vingt-sixième jour d'août, dans l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent trois, et de notre règne la troisième.

Par ordre,

JOSEPH POPE, sous-secrétaire d'Etat.

EXTRAIT *d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par le Gouverneur général, le 19 mai 1903.*

Sur un rapport du ministre des Travaux publics, en date du 6 avril 1903, constatant qu'il avait eu à examiner des questions concernant le transport des produits du Canada aux divers marchés du monde, par les ports canadiens, de manière à donner au producteur canadien l'avantage de faire avec succès concurrence aux producteurs et exportateurs des autres pays, en se servant des voies de transport passant entièrement sur le territoire canadien ;

Le ministre déclare que l'on peut présumer que, pour atteindre ce but, le grain et les autres produits devront naturellement se rendre à leurs marchés de vente en passant par les routes les moins coûteuses; c'est pourquoi, la méthode pour mettre en pratique ce projet désiré devrait être d'établir dans le Canada des voies de transport à meilleur marché et plus convenables que les routes suivies par les compétiteurs étrangers;

Que dans le développement du Nord-Ouest du Canada, on a négligé l'établissement d'agences de transport pour s'occuper des produits canadiens;

Que nos produits agricoles, vendus au delà des mers, n'ont du prix que par leur excellence naturelle, mais à la condition qu'ils ne soient pas confondus et mélangés avec les articles inférieurs et souvent adultérés provenant d'ailleurs, et que pour préserver leur identité distincte ils doivent nécessairement être expédiés par des routes canadiennes.

Le ministre constate aussi que ces questions sont compliquées et obscures; et qu'au nombre de ces cas à examiner se présente celui d'expédier les produits de l'ouest, de leur place de production jusqu'aux marchés du monde.

Ce but nous amène à considérer le question de leur transport:

De leur place de production aux ports de mer du Canada.

De leur place de production aux ports ouest du lac Supérieur.

Des ports ouest du lac Supérieur aux ports de mer canadiens.

Des ports de mer canadiens jusqu'en Europe.

De leur place de production en passant par les ports canadiens sur le Pacifique.

Pour les produits des provinces de l'est du Canada, l'on doit examiner :—

Leur transport aux ports de mer.

Des ports de mer à l'Europe.

Il est évident que, pour atteindre aucune conclusion satisfaisante sur ces questions, il faut s'enquérir minutieusement et entièrement des faits suivants :—

Les conditions de stations d'où les produits sont expédiés en premier lieu de tout, et les possibilités d'améliorer ces conditions concernant ces premiers embarquements.

Les nécessités d'entrepôt dans les ports des lacs, des rivières et dans les ports océaniques.

Les accommodements des ports dans les lacs intérieurs, les rivières et dans les ports de l'Atlantique et du Pacifique.

Les conditions concernant la navigation par la route du Saint-Laurent, et d'une manière générale, toutes les améliorations, tous les agrandissements ou autres accessoires qui peuvent aider aux usages plus économiques et plus satisfaisants d'aucunes voies de transport, par terre ou par eau, dans le Canada.

Le ministre déclare aussi que l'étude de ces questions ne doit pas être limitée aux voies de transport et aux accommodements actuellement utilisés, mais, si c'est nécessaire, de nouveaux arpentages devraient être faits dans le but de déterminer si on ne pourrait pas découvrir par terre ou par des routes de transport plus économiques et plus satisfaisantes.

Les obstacles qu'il faut vaincre pour établir des voies de transport entièrement canadiennes peuvent se résumer comme suit, savoir :—

La concurrence des chemins de fer des Etats-Unis.

La compétition des vaisseaux des Etats-Unis, partant des ports du lac Supérieur.

Le détournement des produits du Canada, par des débouchés vers l'est, tels que Boston, Portland et autres ports des Etats-Unis, devrait faire le sujet d'une investigation, et les meilleures méthodes, au point de vue économique, employées par nos compétiteurs devraient être étudiées attentivement et mentionnés dans un rapport.

Le ministre croit que dans ces circonstances il est important que le gouvernement fédéral s'apprête à adopter les meilleurs moyens possibles pour promouvoir aucune mesure qui permettrait au Canada de contrôler le transport de ses propres produits; et que la méthode la plus efficace d'obtenir les informations et renseignements requis est la création d'une commission composée d'experts compétents et expérimentés, pouvant être autorisés et nommés en vertu des stipulations du chapitre 114 des Statuts refondus du Canada.

En conséquence, le ministre recommande qu'une commission soit nommée, composée de sir William Van Horne, John Bertram et Harold Kennedy, et dont sir William Van Horne sera le président et le convocateur. Les fins de cette Commission consisteront à faire telles investigations, obtenir tels témoignages et informations, et exposer tels rapports et recommandations qu'elle croira requis par les exigences des faits (le tout sujet aux instructions ultérieures qui pourront être sanctionnées par le Gouverneur général en conseil).

Le ministre recommande de plus que cette Commission soit autorisée à se pourvoir de toute l'assistance scientifique et professionnelle que ses membres jugeront à propos de consulter, que la durée de la Commission soit suivant le bonplaisir de l'honorable Conseil privé.

Le ministre recommande aussi qu'un montant soit voté pour permettre au ministre des Travaux publics de payer les dépenses de toutes sortes encourues par la Commission (y compris les salaires des commissaires, tels que décidés par le Gouverneur général en conseil) nonobstant les stipulations de l'Acte du service civil, ou aucun acte concernant le paiement des fonctionnaires ou employés du gouvernement.

Le comité du Conseil privé soumet la recommandation ci-dessus mentionnée pour être approuvée.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

RAPPORT A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GENERAL EN CONSEIL.

Qu'il plaise à Son Excellence—

La Commission Royale des Voies de Transport, nommée le 26ème jour du mois d'août, A.D. 1903, a l'honneur de soumettre son rapport, savoir:—

La commission, telle que constituée en premier lieu, se composait de John Bertram de la cité de Toronto, Robert Reford, de la cité de Montréal, et Edward C. Fry, de la cité de Québec; dont M. Bertram fut nommé président, et MM. C. N. Bell, de Winnipeg, et J. X. Perrault, de Montréal, furent nommés secrétaires conjoints.

La commission regrette le décès de M. Bertram, qui eut lieu le 28 novembre A.D. 1905, après une longue et douleureuse maladie, et aussi la mort de M. Perreault, le 7 avril 1905.

Le 17 janvier 1905, J. H. Ashdown, de Winnipeg, fut nommé par un Ordre en Conseil pour remplacer M. Bertram, et M. Reford prit la position de président.

Au commencement de l'année 1905, M. Fry envoya sa démission.

Dans le but de s'enquérir de la manière da plus complète sur les questions qui lui furent soumises, et aussi pour obtenir les informations les plus exactes possibles, la commission visita un grand nombre de places dans le Dominion, et examina leurs accommodements et outillage de transport; les assemblées de la commission eurent lieu aux endroits suivants :—

Nouvelle-Ecosse—Halifax, Glace-Bay, Louisbourg, Pictou, Sydney, North-Sydney et New-Glasgow.

Ile du Prince-Edouard—Charlottetown.

Nouveau-Brunswick—Saint-Jean, Saint-Andrews, Saint-Stephen et Moncton.

Québec—Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec.

Ontario—Toronto, Ottawa, Kingston, Peterboro, Port-Colborne, Depot-Harbour, Midland, Victoria-Harbour, Meaford, Collingwood, Owen-Sound, Hamilton, Fort-William et Port-Arthur.

Manitoba—Winnipeg.

Saskatchewan—Regina.

Alberta—Edmonton et Calgary.

Colombie-Britannique—Vancouver, New-Westminster et Victoria.

Un grand nombre des ports les plus importants du Dominion furent aussi examinés, ainsi que les systèmes de canaux des Grands-Lacs et du fleuve Saint-Laurent; la commission fit le trajet, par le Saint-Laurent, de Kingston à Québec.

A ses diverses réunions, la commission s'occupa d'étudier le grand nombre de rapports présentés par les bureaux de commerce du Dominion, et de recevoir les témoignages et les informations fournis par un grand nombre de personnes connaissant intimement les besoins de transport dans le pays. Une copie de ces témoignages et rapports, de ces informations et documents est ci-transmise comme partie inhérente du rapport.

Votre commission avait jugé opportun, avant de produire ce rapport, de faire six rapports intérimaires sur des questions qui parurent très urgentes et demandent une attention immédiate; une copie de chacun de ces rapports est aussi annexée au présent rapport.

En compilant un rapport sur les voies de transport du Canada, et en suggérant, d'après l'opinion de la commission, de quelle manière ces voies peuvent être améliorées en efficacité et en capacité, afin de suffire au commerce toujours croissant du pays, votre commission pense qu'elle doit avant tout exprimer sa reconnaissance pour les marques de courtoisie et de bienveillance qu'elle a reçues partout, et déclarer avec plaisir que, à toutes ses réunions, les personnes citées devant elle ont fait tout en leur pouvoir pour faciliter le but de la commission et l'aider dans ses travaux.

Considérant que le développement rapide, durant les dernières années, dans le Manitoba et toute la région de l'Ouest, ainsi que l'augmentation incessante de la population et des produits, vont indubitablement se continuer dans l'avenir, votre commission croit que les travaux qu'elle doit recommander devraient être basés sur des idées larges tendant à développer les intérêts collectifs de tout le Dominion, sans toutefois perdre de vue les exigences locales, lorsque celles-ci pourront être mises en pratique, sans nuire au projet national.

EXPEDITION DES PRODUITS, A LEURS PREMIERS POINTS DE DEPART, ET POSSIBILITES D'AMELIORER LES MOYENS DE LES TRANSPORTER.

En traitant cette phase de la question, votre commission s'est occupée plus directement du transport du grain de Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta ; vu que c'est le point le plus important à examiner en ce qui concerne le problème des voies de transport. En effet, si l'on réussit à donner à cette partie de l'Ouest du Canada les accommodements nécessaires de communication vers les ports de l'est, en toute probabilité les mêmes accommodements pourront être fournis pour le transport des produits vers l'est et l'ouest.

Tout le grain de l'ouest du Canada, qui est expédié vers l'est, passe maintenant par les lignes de chemins de fer de la compagnie "Canadian Pacific" ou "Canadian Northern"; les wagons de ces compagnies prennent les produits à leurs points d'embarquement et les transportent à Port-Arthur ou Fort-William, de là ces produits prennent la route des lacs. Dans les saisons ordinaires, on peut dire que pratiquement le grain d'exportation n'est jamais transporté sans interruption sur les lignes de chemins de fer, à partir des ports ci-dessus mentionnés jusqu'au bord de la mer, sauf la petite quantité requise en hiver pour compléter une cargaison que la compagnie "Canadian Pacific Railway" expédie par ses steamers à Saint-Jean.

Le tableau suivant indique le nombre des stations d'expédition, aussi le nombre des élévateurs et des entrepôts—avec leur capacité totale—situés à l'ouest du lac Supérieur, mais il renferme en même temps Fort-William et Port-Arthur, pour les années de 1900 à 1904-5 :

Année.	Nombre d'élévateurs et entrepôts.	Capacité.
1900	533	18,879,353
1901	653	29,000,000
1902	832	30,356,400
1903	982	41,000,186
1904-5	1,026	46,918,030

Sur les quantités de grain mises en entrepôt ci-dessus mentionnées pour 1904-05, 28,456,030 se trouvaient dans divers endroits à l'intérieur des territoires, et 18,462,000 étaient à Fort-William et Port-Arthur. (Vol. 4, P. 38-30).

Les élévateurs et les entrepôts dans l'intérieur des territoires couvrent près de quatre cents stations d'expédition, et sont pratiquement les propriétés de particuliers ou de corporations. Quelques-uns de ces élévateurs sont connus sous le nom d'élévateurs des cultivateurs, étant la propriété d'une association de cultivateurs qui s'incorporent dans

le but de se servir de ces élévateurs ; mais les élévateurs, peu importe qui en est le propriétaire, sont, en vertu de l'Acte des grains, des élévateurs publics, et doivent prendre en entrepôt le grain d'aucune personne qui en apporte, pourvu qu'il y ait de la place suffisante dans l'élévateur.

En 1901, le nombre des élévateurs des cultivateurs était de trente-neuf, ayant une capacité de 870,000 minots. Au 1er janvier 1905, le nombre était de vingt-quatre avec une capacité totale de 1,320,000 minots.

Au lieu de vendre son grain à la station d'expédition, ou de le mettre dans un élévateur à son compte, le cultivateur peut, s'il le désire, demander un ou des wagons à un agent de chemin de fer, et transborder directement sa charge de grain dans un wagon et l'expédier pour être vendu sur la voie de chemin de fer, à Fort-William ou Port-Arthur, ou pour être déposé, à son compte, à l'un de ces deux derniers endroits, et sujet à son ordre en aucun temps après.

La loi, obligeant les compagnies de chemins de fer à fournir des wagons pour des chargements particuliers, de façon à mettre le grain directement dans les wagons, a été d'un grand avantage aux expéditeurs individuels.

Votre commission a le plaisir de faire remarquer qu'un fonctionnaire a été récemment nommé par votre gouvernement pour surveiller les intérêts des cultivateurs qui expédient directement du grain en chargeant des wagons de chemin de fer ou par l'intermédiaire d'un élévateur.

Votre commission désirerait suggérer, à titre d'amélioration aux conditions de ces chargements à leurs premiers points de départ, qu'une loi fut passée, par laquelle le commissaire d'entrepôt eut le pouvoir, à sa discrétion, de forcer les compagnies de chemin de fer à placer des agents à ces points d'expédition, durant la saison d'expédition du grain, là où ordinairement il n'y a pas d'agent, en autant que le commissaire le jugera à propos. Voici une copie du témoignage de M. Castle, commissaire d'entrepôt, concernant ce sujet:—

"Aux stations d'où s'expédie une immense quantité de grain, on éprouve dans quelques cas de grandes difficultés au point de vue du commerce, et de la part des cultivateurs, parce qu'il n'y a pas d'agent de chemin de fer à ces endroits. . . . Probablement 15 pour 100 des stations d'expédition manquent d'agents. Les endroits, où il n'y a pas d'agents, sont généralement connus sous le nom de stations signalées par un pavillon (flag stations). Ces endroits sont ordinairement à une distance de cinq et six milles des stations régulières, et règle générale il n'y a pas là d'agents permanents, parce que les compagnies de chemin de fer prétendent que les recettes du trafic des passagers et du fret, qui arrivent à ces stations et qui en partent, ne justifient pas les dépenses encourues pour le maintien d'un agent. Mais il est certain que de ces endroits il s'expédie une grande quantité durant l'automne, et qu'en raison de l'absence d'un agent, il y a beaucoup de difficultés et de pertes éprouvées par les cultivateurs et autres qui désirent expédier leurs produits de ces stations.

"M. Ashdown—Combien de temps ces endroits exigent-ils raisonnablement la présence d'un homme ?

"M. Castle—Probablement quatre mois suffiraient à expédier le gros du blé. Durant l'année dernière, lorsqu'il y avait un agent à Médora, 450,000 minots furent livrés à cette station; l'année précédente, quand il n'y avait pas d'agent, environ 270,000 minots furent livrés; à notre station nous expédions seulement que 30,000 à 40,000 minots. Nous y avons un agent, mais nous expédions, à part le grain, une grande quantité de bois de corde et d'autres produits. Aux stations où il n'y a pas d'agents, les conducteurs prennent, à la station suivante, est ou ouest, les ordres pour fournir les wagons, ou les ordres pour ces wagons sont émises de ces stations suivantes. A ces endroits il n'y a personne pour représenter la compagnie du chemin de fer, ni il y a aucune bâtisse comme station ou autrement ; c'est tout simplement une voie d'évitement. A quelques uns de ces points il y a un élévateur, et le propriétaire de l'élévateur y met ses représentants. Les compagnies de chemins de fer ne possèdent pas les élévateurs de

l'endroit; mais ceux-ci sont la propriété personnelle des individus. Là où il n'y a pas d'agent, le chargement et l'expédition sont faits par des particuliers."

De Winnipeg au commencement des voies de transport par eau, à Port-Arthur et Fort-William, la distance est de 427 milles. Les chemins de fer qui font actuellement ce trajet (Canadian Pacific Railway et le Canadian Northern Railway) vont bientôt recevoir l'aide du " Grand Trunk Pacific Railway ", et les moyens de transport seront en outre améliorés par la pose d'une voie double, par le " Canadian Pacific Railway ", dans cette partie du pays entre Winnipeg et Fort-William (le contrat de cette entreprise est actuellement passé). Quand le " Grand Trunk Pacific " sera construit et le " Canadian Pacific Railway " aura achevé ses amélirations, il y aura alors des moyens suffisants pour transporter les produits expédiés aux ports de l'est, pourvu que les compagnies de chemin de fer fournissent un équipement adéquat d'engins et de wagons, et qu'ils prolongent leurs lignes d'embranchement dans les districts où se récolte le grain, afin de suffire aux demandes des producteurs de ces districts.

Le nombre total d'acres en grain dans l''Ouest et leur rendement pour les années 1900 et 1904 ont été comme suit :—

	Acres en culture.	Rendement.
1900.		
Territoires du Nord-Ouest	605,347	8,606,602
Manitoba	2,062,052	24,943,356
	2,667,399	33,549,958
1904.		
Territoires du Nord-Ouest	1,591,600	35,587,769
Manitoba	3,754,241	87,098,513
	5,345,841	122,686,282

Le nombre des immigrants arrivés aux Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, enregistré durant l'année expirant au mois de juin 1904, a été	99,757
A ce chiffre on peut ajouter 20 pour 100 pour couvrir le nombre de ceux qui arrivent sans passer par les agences du département d'Immigration	19,951
Total	119,708
Le nombre des immigrants arrivés aux Manitoba et Territoires du Nord-Ouest, enregistré durant l'année expirant au mois de juin 1905	100,673
A ce chiffre on peut ajouter 20 pour 100 pour couvrir le nombre de ceux qui arrivent sans passer par les agences du département d'Immigration	20,135
Total	120,808

En partant de ce qu'on peut appeler le commencement des terres à blé, c'est-à-dire 40 milles à l'est de la Rivière-Rouge jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses, le nombre de milles des chemins de fer parcourant cet espace peut être évalué, à la fin des années 1901 et 1905, respectivement, aux chiffres suivants :—

	Milles.
1901	3,369
1905	5,620

ou une augmentation de 66⅔ pour 100 en cinq ans.

La commission croit que, pour répondre raisonnablement aux exigences du public, et travailler à l'avantage du pays, la proportion du surplus exportable de la moisson expédiée à l'est des grands lacs, avant la fin de la navigation, devrait être augmentée jus-

qu'à une moyenne de 65 pour 100 au moins, de 46 pour 100 qu'elle a été pendant les cinq dernières années. Pour arriver à ce résultat il faudrait que la voie double, ci-dessus mentionnée, dans cette partie du chemin de fer du Pacifique Canadien, fut construite. En vue de l'accroissement du trafic de l'Ouest, les hangars d'accommodement à Fort-William devraient être matériellement agrandis, de sorte qu'il ne serait pas nécessaire d'employer des chars comme entrepôts à cet endroit. Tous les chemins de fer de l'Ouest devraient avoir aussi à leur dispcsition un équipement bien plus considérable de wagons et de locomotives prêts à servir, spécialement dans les premiers mois de la récolte du grain.

En tenant compte de l'immigration immense qui arrive actuellement pour peupler l'Ouest du Canada, il est certain que, dans peu d'années, la récolte du grain dans l'Ouest représentera un chiffre énorme. Les chiffres ci-après mentionnés ont été préparés par le Dr Saunders, directeur des fermes expérimentales du Dominion, et font partie de la déclaration faite, devant la commission, par M. John Love, président de la bourse du grain, à Winnipeg. Le Dr Saunders donne les statistiques suivantes pour le nombre total d'acres des différentes provinces, savoir :—

	Acres.
" Manitoba	41,000,000
" Saskatchewan	70,000,000
" Assiniboïa	57,000,000
" Alberta	64,000,000

" Il estime que, dans ces provinces, il y a dans le Manitoba, 27,000,000 d'acres de terre cultivable ; dans l'Assiniboïa, 50,000,000 ; dans la Saskatchewan, 52,000,000 ; dans l'Alberta, 42,000,000—un total pour Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest de 171,000,000 d'acres. De sorte qu'en 1902, il n'a été ensemencé que trois par cent de la terre cultivable. Et encore, nous avons retiré de ces trois par cent une récolte de 124,000,000 de minots. Le Dr Saunders prétend que si le quart des terres cultivables était ensemencé, nous produirions 800,000,000 de minots, en prenant pour base le rendement des trois dernières années, c'est-à-dire 19 minots à l'acre ".—(Voir pages 32 et 33 du vol. III des témoignages.

Si l'on considère les immenses terrains propres à la culture du blé dans l'ouest, et la quantité énorme toujours croissante du grain pour lequel il faut fournir les accommodements de transport, si l'on considère aussi que la masse de ce grain doit se rendre par la voie des chemins de fer jusqu'aux élévateurs de Fort-William et Port-Arthur, on concevra qu'il est d'une importance majeure d'agrandir et améliorer, de toute manère possible, les ports de Fort-William et de Port-Arthur, d'où partent toutes les cargaisons expédiées vers l'est par la route des grands lacs pour arriver aux ports, soit pour l'exportation soit pour le commerce de l'est du Canada.

PORTS DE THUNDER-BAY.

En traitant la question des ports du lac Supérieur, votre commission désirerait attirer l'attention sur le fait que le gouvernement des Etats-Unis a trouvé que la route des grands lacs avait une telle importance, pour la partie nord-ouest de ce pays, que, de 1867 à 1904, mais surtout durant les dix dernières années, il a dépensé, pour améliorer ou agrandir les ports du lac Supérieur, la somme de $8,132,822.98, et sur cette somme, $4,590,905, ou plus que la moitié, ont été dépensés pour des amélioratons aux ports Duluth-Supérieur.

En conséquence du développement rapide du commerce sur le lac Supérieur, la valeur des vaisseaux passant par les canaux du Saut-Sainte-Marie, s'était élevée en 1904 à $69,166,400, comparée à $2.089,400 en 1887 ; le tonnage de cette flotte en 1904 atteignait 31,546,106 tonnes. Le tonnage des vaisseaux qui ont quitté les ports de Duluth-Supérieur a plus que triplé durant les dix dernières années, et tout indique

que la valeur et le tonnage des vaisseaux fréquentant ces ports ira toujours en augmentant avec rapidité.

La réduction dans les taux du fret de Duluth à Buffalo est démontrée par les tableaux suivants, qui indiquent les taux moyens, sur les articles ci-dessous mentionnés, pour les années 1887 et 1904 respectivement :—

	1887.	1904.
Blé..........	$0.05 à $0.08 le boiss.	$0.01 $\frac{1}{8}$ à $0.02 $\frac{3}{4}$ le boiss.
Farine........	0.29 le baril	0.13 le baril.
Fer manufacturé..	2.35 la tonne	2.00 la tonne
Fer en gueuse...	2.35 la tonne	1.50 la tonne.
Minerai de fer...	1.75 la tonne	0.63 la tonne.
Bois de construction........	4.00 le 1,000 pieds	2.55 le 1,000 pieds.
Houille.......	0.90 la tonne	0.40 la tonne.

Les ports de Thunder-Bay, connus sous le nom de Port-Arthur et Fort-William, sont les seuls endroits convenables, sur la côte ouest du lac Supérieur, pouvant servir de débouchés aux produits des provinces de l'ouest; et, pour le nord-ouest canadien, ils ont la même importance et la même position que les ports de Duluth et Supérieur pour le nord-ouest des Etats-Unis.

Les ports de Thunder-Bay, par leur postion respective, sont d'une importance nationale, et ils devraient être considérés comme tels. Afin de pourvoir convenablement à l'avenir des ports de Fort-William et de Port-Arthur, ceux-ci devraient être considérés comme faisant un seul port, d'après un vaste plan comprenant toutes les eaux depuis Base-Point, au nord de Port-Arthur, jusqu'à l'embouchure de la Kaminnistiquia, en remontant cette rivière jusqu'au lot 10, concession 1, y compris la rivière de la Mission jusqu'en eau profonde dans la baie.

Une ligne de palées, le long du rivage de cette partie du port, et une jetée, en dehors de laquelle on enlèverait tout obstruction, devraient être construites immédiatement; ces constructions sont d'une grande importance pour empêcher l'encombrement du port et en faire une place d'avenir.

Votre commission recommande aussi qu'avant que les bords des rivières, à Fort-William, soient occupés de façon à rendre l'acquisition très difficile ou très chère, ces rivières devraient être élargies pour ensuite faire face aux exigences en tout temps. Nous attirons l'attention sur le fait que le gouvernement des Etats-Unis a été obligé de dépenser $5,000,000 pour l'élargissement de la rivière Chicago, tandis qu'au commencement de l'époque de la navigation sur cette rivière, le coût aurait été comparativement minime, et qu'en même temps le commerce en aurait profité matériellement.

C'est pourquoi votre commission recommande qu'une palée ou une ligne de rivage soit établie de chaque côté de la rivière Kaministiquia, depuis son embouchure jusqu'au lot 10, concession 1, et de chaque côté de la rivière de la Mission,—et que ces deux rivières soient élargies de façon que ces palées ou lignes de rivage soient distancées de 400 pieds; et en construisant ces palées ou lignes de rivage, on devra prendre soin de rendre les chenaux aussi droits que possible.

Les bassins pour permettre aux vaisseaux de tourner dans les rivières McKellar et de la Mission, devraient être creusés à 1,000 pieds de largeur, et un autre bassin semblable devrait être fait en haut des quais à charbon de la compagnie " Canadian Northern ".

En vue de la nécessité urgente de construire un autre brise-lames de protection à Port-Arthur, votre Commission suggèrerait que, sans attendre la conception d'autres plans, un ingénieur compétent (ou le bureau des ingénieurs dirigé par un seul), soit nommé pour tracer les travaux d'amélioration dans les ports de Port-Arthur et de Fort-William d'après les suggestions contenues dans ce rapport, spécialement en ce qui regarde la localisation et le commencement du brise-lames actuellement requis, ainsi que le creusage et le dragage de l'embouchure de la rivière de la Mission, l'élargissement et

le creusage des deux rivières, la Mission et la Kaministiquia. La Commission désirerait aussi attirer l'attention sur le rapport et les plans préparés par M. E. B. Temple, ingénieur résident à Port-Arthur ; plans et rapport qui ont été transmis au ministère des Travaux Publics, et dont les copies sont entre les mains de cette Commission.

Il est de la plus grande importance que la saison de navigation soit prolongée, à l'automne, jusqu'au dernier jour possible, afin d'expédier le plus grand percentage possible de grain à l'est des grands lacs, et le rapprocher des ports de navigation océanique. Votre Commission a déjà recommandé dans un rapport interim que le gouvernement fournisse un brise-glaces pour garder ouverts, aussi tort que possible, les ports de Port-Arthur et de Fort-William ; et que des arrangements soient pris avec le gouvernement des Etats-Unis pour permettre le maintien de la lumière du phare, à Passage Island, jusqu'à ce que le dernier vaisseau soit descendu.

Des plaintes nombreuses ont été faites à votre Commission sur la difficulté, dans le passé de se procurer des assurances maritimes à la fin de la saison de la navigation, et qu'il a fallu, quelquefois raccourcir la période de la navigation, parce que les compagnies d'assurance refusaient de prolonger la police d'assurance. La saison actuelle, accordée par les compagnies d'assurance, est du 1er avril au 12 décembre, et comme les compagnies d'assurance anglaises de Lloyd sont entrées dernièrement en concurrence avec les compagnies américaines, votre Commission croit que, si les brise-glaces et le service des phares recommandés étaient fournis, les compagnies elles-mêmes feraient des arrangements pour donner de l'extension à la saison d'assurance.

Votre Commission affirme comme principe que le gouvernement fédéral, étant obligé de prendre soin du commerce et des industries interprovinciales, et, en conséquence, de dépenser sans cesse des sommes immenses pour maintenir, améliorer et protéger nos ports et voies d'eau, devrait, dans l'intérêt public, prendre possession et avoir le contrôle des terres et des eaux adjacentes requises pour le commerce et l'industrie. Dans le développement des ports de Thunder-Bay, où une si grande partie du trafic du grand Ouest, devra déboucher dans un avenir rapproché, il est très important que ce principe soit appliqué ; et votre Commission, dans son rapport intérimaire, du 18 août 1905, recommande fortement :—

1° Que tous les terrains appartenant à la province d'Ontario, ou aux villes de Port-Arthur et de Fort-William sur le devant du port de Port-Arthur, ainsi que les rivières Kaministiquia, de la Mission et de McKellar, y compris les lots de rivière, les chemins de réserve, etc., soient obtenues des dites provinces et villes par le gouvernement du Dominion, et que ce dernier fasse des démarches pour acheter, exproprier ou autrement, tels autres terrains qu'il croira raisonnablement nécessaires.

2° Que les îles n^{os} Un et Deux, sur le côté sud de la Kaministiquia, autres que les portions appartenant aux corporations publiques ci-dessus mentionnées, soient expropriées par le gouvernement fédéral.

3° Qu'aucune portion de la rive sud de la rivière Kaministiquia, ou de la rive est de la rivière Mission, plus grande que ce qui lui est raisonnablement nécessaire, ne soit accordée à la compagnie " Grand Trunk Pacific Railway ", et que le reste de ces rives, tous les autres lots de rivières et les devantures de rivières actuellement en possession du gouvernement fédéral ou qui pourront être acquis par lui, de la manière ci-dessus mentionnée, soient achetés, maintenus, administrés et contrôlés par le gouvernement du Canada pour l'avantage public, et dans les intérêts de ceux qui désirent actuellement ou désireront plus tard faire usage des dits ports.

SAULT-SAINTE-MARIE.

Quoique les écluses du Sault-Sainte-Marie puissent actuellement suffire à tous les vaisseaux passant à cet endroit, les exigences futures nécessiteront probablement un canal additionnel, et la Commission recommande au gouvernemnt de se procurer, à

une date rapprochée, tout le terrain raisonnablement nécessaire, dans le cas où la construction de ce canal s'imposerait en aucun temps.

Bien que les Etats-Unis aient fait des améliorations considérables dans le chenal en bas du Sault-Sainte-Marie, Mud Lake, au pied de la rivière Sainte-Marie, reste encore, tard l'automne et de bonne heure au printemps, l'anneau le plus faible de la chaîne de communication entre la tête du lac Supérieur et le pied du lac Erié.

Vos commissaires désireraient recommander aussi l'élargissement de l'entrée du chenal du Sault-Sainte-Marie à l'extrémité canadienne, jusqu'à 500 pieds dans les parties droites et 800 pieds dans les courbes.

C'est pourquoi votre Commission suggère que l'ingénieur résident du gouvernement, au Sault-Sainte-Marie, reçoive des instructions de faire un rapport sur la méthode d'amélioration la plus acceptable dans le courant de Mud-Lake, en vue de faire descendre la glace et d'en empêcher l'accumulation au printemps; et de faire aussi un rapport concernant les phares entre Whitefish-Point et Mud-Lake, ou autrement dit sur une question internationale qui devrait être réglée.

Les commissaires recommandent, en outre, si c'est possible, que des arrangements soient pris avec le gouvernement des Etats-Unis pour garder un brise-glaces qui tiendrait le chenal libre, à Mud-Lake, le plus tard possible en automne, et qui ouvrirait ce chenal très à bonne heure au printemps.

La Commission, d'après les informations reçues, pense que par l'emploi de deux bateaux brise-glaces et par le maintien de phares et signaux convenables, la saison de navigation, dans les années normales, pourrait être prolongée jusqu'au 20 décembre (ou deux semaines plus tard qu'à présent) et s'ouvrir dix jours ou deux semaines plus tôt au printemps.

SAULT-SAINTE-MARIE (VERS L'EST).

A partir du Sault-Sainte-Marie, le problème, qui se présente de soi-même, consiste dans le moyen de fournir les voies de transport les moins coûteuses et les plus rapides depuis les niveaux élevés des grands lacs jusqu'à l'océan.

L'élévation ou dépression (suivant le cas) à surmonter est d'environ 572 pieds à Port-Colborne ou Buffalo, ou 581 pieds entre les ports de la baie Georgienne et l'océan, et 602 pieds entre le lac Supérieur et l'océan. La différence de niveau entre le lac Supérieur et la baie Georgienne est aplanie par le canal du Sault-Sainte-Marie, tandis que la différence entre le lac Huron et le lac Erié est surmontée par la descente graduelle de la rivière Sainte-Claire.

PORTS DE LA BAIE GEORGIENNE.

Les principaux ports d'exportation de la baie Georgienne sont Depot-Harbour et Midland. Ces ports ont été établis par les compagnies de chemin de fer, dans le but de procurer au trafic les routes de chemin de fer les plus courtes pour se rendre à Montréal ; le " Canada Atlantic Railway " faisant le trajet depuis Depot-Harbour, et le Grand-Tronc depuis Midland. La distance de Depot-Harbour à Montréal, par le " Canada Atlantic " est de 339 milles, et entre Midland et Montréal, par le Grand-Tronc, la distance est un peu plus grande.

Le trafic du grain, durant les dernières années et spécialement pendant la saison actuelle, a démontré la grande importance de la route qui passe par la baie Georgienne, et la nécessité pour les compagnies de chemin de fer, sur les lignes de Midland et Depot-Harbour, de mettre une équipe de première classe sur leurs chemins, de réduire les rampes jusqu'à quatre-dixièmes par cent, d'améliorer les terrassements et mettre leurs lignes sur le même pied que le chemin de fer " New-York Central ", de Buffalo à New-York, qui transporte au moins quarante mille minots de blé dans un seul train. Votre

Commission désire attirer l'attention sur la déclaration de sir Thomas Shaughnessy, en rapport avec ces chemins de fer et au sujet d'une nouvelle ligne projetée par le Pacifique Canadien, entre Midland et Montréal, (Vol. 3, p. 138) :

"Une route qui serait rivale (à la route de French River) et pour laquelle nous nous sentons bien disposés, est l'établissement d'une nouvelle ligne de Midland ou des environs jusqu'à Montréal. Nous pensons pouvoir faire une telle ligne avec des rampes de .04 et d'une longueur n'excédant pas 355 milles. Avec une ligne semblable nous pourrions transporter le trafic aussi bon marché que par les canaux. Si nous pouvons arriver à Midland avec ces rampes, je devrais dire que nous transporterions 40,000 minots de blé dans un seul train. Quand vous avez des trains de 60 wagons chacun, l'usure du roulant est considérable ; mais je considère tout à fait praticable de mettre 10,000 à 50,000 minots dans un train. Le New-York Central équipe des trains de 60 à 70 wagons."

Voir aussi le témoignage suivant de C. M. Hays, concernant Midland (vol. 3, p. 165) :

"Le grain descend directement par notre ligne de chemin de fer de Midland qui rejoint le Grand-Tronc à Belleville et de là se rend à Montréal. Nos plans sont de réduire nos rampes, à partir de Midland, aux degrés ordinaires de .04 par cent (à présent 1 par cent est le maximum) et de faire une voie double sur notre ligne principale à Port-Hope."

Encore au sujet des rampes à partir de Depot-Harbour :

"Ces rampes ne sont pas aussi favorables que celles de notre ligne principale. Nous montons jusque là de 65 et 70 pieds au mille, mais sur la ligne de Midland et du Canada Atlantic nous réduisons actuellement les rampes. Depot-Harbour est, à mon idée, le seul port que l'on puisse comparer à celui de Midland pour les avantages de l'eau profonde et la facilité d'approche, de plus il y a 60 milles de moins qu'à Midland, pour y arriver par eau."

Un autre extrait de la déclaration de sir Thomas Shaughnessy (vol. 3, p. 140) :

"Les meuniers d'Ontario reçoivent chaque année un montant considérable du trafic qui aurait dû descendre à Owen-Sound, à Goderich et les autres ports sur le lac Huron. Nos rampes de Owen-Sound sont une impossibilité pour le lourd trafic. Je pense que des trains de 17 à 18 wagons chargés de grain sont les plus grosses charges transportées sur cette ligne. . . . Je crois que le port de Owen-Sound possède tous les avantages suffisants pour le commerce qui s'y fait actuellement, mais si une route offrant moins de résistance était établie entre les ports de la baie Georgienne et les ports océaniques, le trafic diminuerait à Owen-Sound au lieu d'augmenter."

Le port de Midland devrait aussi servir de débouché au canal de la vallée de Trent, où le gouvernement du Canada a déjà dépensé entre cinq à six millions de dollars, et votre commission recommanderait que ce canal fut complété le plus tôt possible en se continuant par le Severn au bout de la baie Georgienne, et par la Trent sur la baie de Quinté, de sorte que ses termini seront dans des eaux protégées, qui offriraient un hâvre sûr aux petits bateaux et barges dont on se sert sur cette route.

Votre Commission recommande le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Depot-Harbour, sur la baie Georgienne, soit en acquérant des droits de passage sur le Canada Atlantic ou autrement; ceci augmenterait beaucoup le trafic sur ce chemin, et serait aussi une assistance matérielle au transport d'articles de commerce et du grain qusqu'à Montréal, en été et en automne, et aiderait, durant l'hiver, à établir un trafic avec les ports de Saint-Jean et d'Halifax.

Votre Commission recommande en outre qu'un Bureau d'Ingénieurs soit nommé pour tracer des travaux d'améliorations, dans les ports de Depot-Harbour et de Midland, sur des plans larges, de façon à répondre à tous les besoins du commerce présent et futur, ces plans pourraient suggérer de construire ces travaux de manière que, tout

en donnant un accommodement suffisant pour le présent, ils pourront être agrandis plus tard suivant que les nécessités l'exigeront.

Un des grands points faibles de cette route, dans le passé, a été le manque d'élévateurs en nombre suffisant ; car il ne faut pas oublier, qu'en outre de ces accommodements nécessaires à un port de transbordement, dans un temps de l'année où la moisson du Manitoba et du Nord-Ouest est transportée aux ports de mer, les lignes de chemins de fer, partant de la baie Georgienne, transportant de grandes quantités de marchandises générales, ainsi que le grain des Etats-Unis, n'ont pu, (partiellement à cause de ce surcroît) par le passé, suffire à expédier la moisson aussi rapidement qu'il était nécessaire pour empêcher une congestion à ces ports de transbordement. Aussi, même en faisant tous efforts possibles pour équiper ces lignes de chemins de fer et faciliter le transport rapide du grain vers les ports de mer, et même en employant tous les autres moyens, tels que la continuation de l'Intecolonial, et du canal de Trent jusqu'à la baie Georgienne, le point essentiel est la construction de grands entrepôts pour y placer le grain. C'est pourquoi, votre Commission recommande fortement au gouvernement de construire un système d'élévateurs à chacun des ports de Midland et de Depot-Harbour, afin de donner de l'accommodement à au moins 10,000,000 de minots dans chacun de ces endroits, de commencer ces constructions le plus tôt possible, et de pousser les travaux de manière que la moitié de ces élévateurs soit prête pour recevoir la moisson de 1906, et que le reste des travaux soit terminé pour le transport de la moisson de 1907.

Relativement à la question des élévateurs, votre commission, tout en ne pouvant donner aucune recommandation précise sur ce point, attire l'attention sur l'extrait suivant de la déclaration de M. Hayes (vol. 3, p. 166) :

" Nous sommes très intéressés au projet national des élévateurs, et il me semble que si le gouvernement prenait la chose en main, il ne pourrait faire de meilleur placement qu'en autorisant ce que vous pourriez appeler la construction d'élévateurs-entrepôts pour ces différents ports; le gouvernement exigeant des compagnies de chemins de fer leur quote-part pour payer l'intérêt de façon à garantir un trafic abondant aux élévateurs ".

M. Ashdown (vol. 3, p. 167) :

" Dois-je comprendre que le Grand-Tronc serait prêt à s'associer dans un système d'élévateurs-entrepôts, et à garantir au gouvernement le coût des élévateurs ? "

M. Hayes :—

" Nous sommes disposés à y prendre part sur une base équitable et convenable. Sans doute, nous aimerions à avoir accès dans le contrôle des dépenses, et le droit de discussion sur les dimensions, l'endroit et le coût des travaux ".

Votre Commission, bien que ne pouvant spécifier aucune recommandation concernant les ports de Meaford et Collingwood, désirerait attirer l'attention sur les témoignages donnés à ces endroits (vol. 2, p. 274-307) et suggérer au gouvernement de considérer favorablement les améliorations (y compris le creusage nécessaire des ports) qui peuvent être nécessaires au trafic actuel et futur de ces ports.

(2) ROUTE DU CANAL WELLAND.

Tout le trajet par eau, par la voie du canal Welland et des autres canaux du Saint-Laurent, commence à Port-Colborne sur le lac Erié, se continue dans le canal Welland, sur une distance de 27 milles, jusqu'à Port-Dalhousie, traverse le lac Ontario jusqu'à Kingston, à l'extrémité nord-est de ce lac, environ 165 milles, jusqu'à Prescott, quelques milles plus à l'est sur le fleuve Saint-Laurent, et suit le système des canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal. La distance entre Kingston et Montréal est d'environ 180 milles, et entre Port-Colborne et Montréal, environ 377 milles ; la distance entière entre Fort-William et Montréal, par le système des canaux Welland et du

Saint-Laurent, étant de 1,220 milles. Sur le canal Welland, les écluses ont une longueur de 270 pieds, une largeur de 43 pieds et une profondeur d'eau de 14 pieds sur les radiers. Des vaisseaux, ayant une cargaison jusqu'à 70,000 minots de blé, peuvent y passer. Les plus grands vaisseaux excédant ce tirant d'eau sont obligés de décharger, à Port-Colborne, le surplus de leur cargaison au-dessus de ce chiffre, soit dans des chalands ou dans les wagons du Grand-Tronc qui le transporte par chemin de fer. Les chalands continuent dans le canal et leur cargaison est rechargée dans les vaisseaux à Port-Dalhousie sur le lac Ontario, et ces derniers se rendent à Kingston ou Prescott, où de nouveau le surplus est déchargé dans des chalands, et le reste est transporté à Montréal sur les vaisseaux originaux, ou bien il est mis dans des entrepôts ou placé sur d'autres vaisseaux à Kingston ou Prescott.

Votre Commission recommande qu'un brise-lames placé au sud-est, d'après les suggestions de M. Coste, soit construit comme protection additionnelle à Port-Colborne (s'il n'est pas déjà en construction), et que les autres travaux d'amélioration en voie d'exécution à cet endroit (y compris l'élévateur de 2,000,000 de minots) soient promptement achevés, afin que l'élévateur soit prêt pour la saison de grain de 1906, et que tous les travaux soient achevés, sans tenir compte de l'élargissement, ou autrement, du canal Welland, de sorte qu'ils seront disponibles pendant la construction du canal de la rivière Ottawa, si le gouvernement décide ce canal ou décide d'élargir le canal Welland. Dans tous les cas, l'élévateur sera toujours utile pour aider au transport du grain et pour les fins de transbordement et d'entrepôt.

(3) ROUTE DE BUFFALO.

En compétition aux voies de transport du Canada, ci-dessus mentionnées, il existe aux Etats-Unis une route principale, appelée voie de Buffalo, soit par le canal Erié, ou par les chemins de fer, pour atteindre les ports de mer.

Le canal Erié a 7 pieds de profondeur sur les radiers et ne laisse passer que des barges contenant 8,000 minots seulement, ce qui nécessite le déchargement complet des gros vaisseaux des lacs à Buffalo. Afin d'obvier à ces désavantages du lac Erié et retenir le transport du trafic de l'ouest, les chemins de fer des Etats-Unis, parcourant de Buffalo à New-York et aux autres ports de l'Atlantique, ont fait de grandes améliorations à leurs lignes, soit en les diminuant de longueur, en réduisant les rampes et les courbes ou en se servant de plus puissantes locomotives. C'est en mettant sur les lacs des vaisseaux excédant en grandeur ceux de la flotte canadienne, que cette route a pu retenir un montant considérable du trafic, et aussi en abaissant les taux aux endroits où les lignes canadiennes éprouvaient des difficultés à faire concurrence. En outre des accommodements supérieurs des chemins de fer pour expédier le grain de Buffalo vers les ports de mer, les Etats-Unis sont favorisés par la méthode d'exécution de nos Lois du commerce de cabotage, qui obligent les bateaux des Etats-Unis, ayant pris une cargaison dans un port canadien, de la décharger dans un port américain; de sorte que, malgré que le tonnage canadien soit également partagé dans une saison de trafic ordinaire. à la fin de la saison, quand il est de la plus haute importance de transporter par les lacs la plus grande quantité de grain avant la clôture de la navigation, les vaisseaux des Etats-Unis auront probablement l'avantage d'être plus employés.

La route par Buffalo a été, dans le passé, d'une utilité spéciale pour le transport des récoltes, quand nos ports et nos vaisseaux n'avaient ni les accommodements ni le tonnage suffisants, spécialement à la fin de la saison; elle a servi aussi à régler les taux. Dans l'intérêt du producteur et du commerce en général, on ne devrait mettre aucun obstacle au trafic suivant cette voie de transport, qui a donné dans le passé et qui donne encore des preuves de sa valeur et, à certains temps, de sa nécessité absolue; mais tous les efforts possibles devraient être faits pour rendre les voies de transport du Canada, aussi peu sinon moins coûteuses, et leur donner des accommodements du moins égaux, sinon supérieurs, à ceux dont jouissent les routes des Etats-Unis.

ROUTES PRINCIPALES SUR LES LACS DU CANADA.

Votre Commission croit que les voies de transport, au Canada, ci-devant mentionnées, devraient être prises et considérées comme les principales routes canadiennes pour transporter les produits de l'ouest vers les ports de navigation océanique, savoir:—

(1) Via Midland, comprenant le chemin de fer du Grand-Tronc (à voie double telle que M. Hayes propose), le canal de Trent-Valley, et tout probablement le chemin de fer du Canadien Pacifique.

(2) Via Depot-Harbour, comprenant les chemins de fer du Canada Atlantique et de l'Intercolonial.

(3) Toute la voie d'eau, consistant soit dans le système de canal projeté par les rivières des Français et d'Ottawa, ou par le canal Welland agrandi.

UNIFORMITE DES SIGNAUX.

Vu qu'il est désirable que tous les vaisseaux naviguant sur les grands lacs se servent des mêmes signaux pour la brume, pour les rencontres, les phares et autres, votre Commission voudrait suggérer au gouvernement de s'entendre avec le gouvernement des Etats-Unis pour l'adoption d'un système uniforme de signaux, et pour passer une loi rendant obligatoire l'usage de ces signaux, après que l'uniformité en aura été établie.

PROFONDEUR REGLEMENTAIRE UNIFORME DE L'EAU.

Votre Commission recommande de plus que la profondeur réglementaire de l'eau dans tous les ports et les voies navigables sur les grands lacs en descendant jusqu'au pied du lac Erié soit de vingt-trois pieds, et que l'on entreprenne immédiatement de creuser à cette profondeur réglementaire les parties des ports de Port-Arthur, Fort-William, Depot-Harbour, Midland et Port-Colborne, qui sont requises pour les besoins présents, et que l'on poursuive dans la suite ces travaux de façon qu'en tout temps les ports présentent une profondeur suffisante aux besoins du commerce.

AIDER LA NAVIGATION.

Durant les investigations de votre Commission, des secours à la navigation sur les grands lacs, du genre de ceux qui sont énumérés dans la liste suivante, ont été demandés en différents temps et pour divers endroits, principalement par les personnes en rapport direct avec les nécessités de la navigation en question. Le plus grand nombre de ces aides sont évidemment requis, et votre Commission recommanderait qu'un fonctionnaire compétent fut immédiatement nommé par le ministère de la Marine et des Pêcheries pour faire rapport sur cette question; que les requêtes demandant ces secours fussent accordées, et que les travaux ou améliorations nécessaires fussent exécutés, en autant que c'est praticable, avant la clôture de la saison de navigation de 1906.

LISTE.

Un feu sur Sister-Islands, à l'entrée de Depot-Harbour, pour guider la navigation, durant la nuit, à partir du phare de Carbon-Rock à Depot-Harbour.

Un sifflet à vapeur de dix pouces pour Cove-Island. Les marins prétendent que la sirène actuelle ne sert à rien.

Un sifflet à vapeur sur Flower-Pot-Island.

Un sifflet à vapeur sur Red-Rock.

Placer le feu de Red-Rock sur Seguin-Bank, et poser une nouvelle lumière soit à Kill-Bear-Point ou à Cousin-Island, cette lumière étant fixée de façon à briller tout autour de l'horizon.

Enlever une lisière de bois en arrière des feux d'alignement de Snug-Harbour

Une bouée conique peinturée en noir, placée à l'axe de Jones-Island et de Snug-Harbour, qui pourrait être trouvée par une course au compas depuis la bouée rouge à gaz et Hooper-Island durant les temps de brume.

Une bouée à gaz sur le haut-fond de Jennie Graham, à Jack-Island.

Un pieu noir en dehors de l'extrémité nord-est de Middle-Duck, pour signaler le banc de sable.

Une bouée à gaz à chacune des places suivantes: Duck-Island, Bear-Rump-Island, au détour de Snug-Harbour, aux Iles de Jones sur le haut-fond de Three-Stars.

Les feux d'alignement à Midland-Harbour ont besoin d'être améliorés.

Des signaux d'alarme pour la brume aux endroits suivants: Hope-Island et un à Christian-Islands.

Des bouées à gaz à Sawlog-Point et sur le milieu de Midland-Bay.

Une bouée à gaz sur Bad-Neighbour-Rock, vis-à-vis Cove-Island.

Une bouée à gaz sur le banc de sable de Duck-Island, où il y a un phare et un signal d'alarme pour la brume, mais rien pour marquer le bout du long banc de sable.

Un feu à Parisian-Island, dans White-Fish-Bay, à cinquante-cinq milles en haut du Sault-Sainte-Marie.

Un phare et un signal d'alarme pour la brume sur l'extrémité nord de l'île Michipicoten.

Le feu sud dans le port de Midland devrait être plus élevé.

On se plaint que le chenal dans le port de Collingwood n'est pas convenablement éclairé.

Une bouée à gaz est requise à Spruce-Shoal, dans la baie Georgienne, à cinq milles au nord-ouest du Cape-Crocker.

Une bouée à gaz à Lockerby-Rock.

Un sifflet d'alarme pour la brume est requis dans le port de Collingwood.

Une bouée rouge et noire à l'embouchure du chenal dragué à Owen-Sound.

Une bouée à gaz sur le banc de Spry en dehors de Cape-Cove.

Une bouée à gaz sur le banc de Spry (Surprise) dans la baie Georgienne.

Une bouée à gaz à l'extrémité de la tranchée draguée à Port-Arthur, semblable à la bouée à gaz placée à l'extrémité de la tranchée à Fort-Wiliam.

Des pieux dans Thunder-Bay en dehors du phare et de Hare-Island.

Une sirène au phare de Port-Arthur pour assister les vaisseaux qui rentrent dans les temps de brume.

Un feu rouge est requis à l'entrée du port, à Port-Arthur.

Un phare et une sirène pour la brume sont requis sur l'extrémité la plus au nord de Welcome-Islands.

A Fort-William, le chenal devrait être mieux jalonné pour y entrer et en sortir en temps de brume, et les feux d'alignement devraient être modifiés, vu qu'actuellement ils ne donnent pas satisfaction et sont dangereux.

UNE VOIE DE TRANSPORT COMPLETEMENT PAR EAU EST DESIRABLE.

Votre Commission n'hésite pas à affirmer qu'il serait désirable d'avoir une voie de transport complètement par eau depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux ports de navigation océanique. La réalisation de ce projet aiderait beaucoup au transport du grain et au règlement des taux sur une base au moins égale à celle ci-dessus mentionnée, et permettrait aussi aux grands vaisseaux des lacs de continuer leur route jusqu'à l'océan ou, en autant que possible aux ports les plus proches de l'océan. Mais comme le

gouvernement a entrepris l'exploration d'une route qui passerait par la rivière des Français jusqu'au lac Nipissing pour descendre dans la rivière Ottawa jusqu'à Montréal ; et comme la possibilité de cette voie au point de vue du commerce et du génie civil, ainsi que du coût de cette entreprise, n'est pas encore certaine ; vu aussi que le gouvernement a ordonné des explorations sur le canal Welland et ses environs, dans le but d'agrandir ou de détourner ce canal, votre Commission ne croit pas pouvoir se prononcer sur aucune de ces deux voies de transport; mais, si le projet de la rivière Ottawa n'est pas réalisable au point de vue du commerce, du génie civil ou du coût trop élevé on ne peut pas être adopté pour aucune autre raison, elle recommande alors que le canal Welland soit élargi et creusé au même niveau que le canal du Sault-Sainte-Marie, afin de permettre aux vaisseaux, des plus grandes dimensions, de continuer leur voyage jusqu'à Kingston ou Prescott, transportant ainsi directement leur cargaison jusqu'à 180 milles ou moins de Montréal avant de la décharger.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le but de votre Commission, en recommandant le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne, était de mettre cette voie dans des conditions telles qu'elle pût faire une compétition sérieuse dans le transport du grain ; et pour arriver à ce résultat, ce chemin de fer devrait être pourvu d'un matériel roulant suffisant. Pour remplir ces conditions et mettre ce chemin sur un pied d'affaire seulement, votre Commission recommande au gouvernement de passer une loi sanctionnant la création d'une commission, ayant pleins pouvoirs sur la régie, le contrôle et la mise en opération de l'Intercolonial, et de nommer la dite commission immédiatement après la sanction de cette loi.

Votre Commission ne connaît rien des arrangements qui ont été pris avec la compagnie du Grand-Tronc, au sujet des droits de passage accordés à l'Intercolonial, sur le Canada Atlantique, lorsqu'une loi fut passée permettant la vente de ce dernier au Grand-Tronc; mais si la transaction n'était pas entièrement conclue, votre Commission suggérerait que des mesures fussent prises pour donner à l'Intercolonial des droits de passages sur le Grand-Tronc jusqu'à Depot-Harbour et Midland, et permettre au Grand-Tronc ou Grand-Tronc Pacifique de passer sur l'Intercolonial depuis Moncton jusqu'à Saint-Jean et Halifax. Votre Commission pense qu'un tel arrangement serait à l'avantage du public et accommoderait en même temps les chemins de fer intéressés.

TORONTO.

Votre commission recommande que les améliorations ci-dessous mentionnées soient faites dans le port de Toronto, pourvu que la cité de Toronto transfère au gouvernement du Canada, tous les terrains sur le devant du port (y compris les lots riverains), ainsi que les autres terrains raisonnablement requis (avec les quais, jetées et approches) qui sont actuellement en possession ou sous le contrôle de la ville ; et à condition aussi que les bassins entre les quais ne servent pas de bouches aux égouts de la cité.

AMÉLIORATIONS RECOMMANDÉES.

Que les entrées à l'est et à l'ouest du port soient draguées à une profondeur de 16 pieds zéro.

Qu'un chenal de 300 pieds de largeur soit dragué à la même profondeur sur toute la longueur du port, de l'est à l'ouest.

Que les jetées à l'entrée de l'est vers le lac prolongées jusqu'à une profondeur de 18 pieds d'eau.

Que le banc de sable à l'entrée est soit enlevé.

Que des éperons soient construits sur le côté ouest de l'île.

Que les jetées de la cité soient prolongées et les environs soient creusés à une profondeur de 16 pieds.

Plusieurs personnes ont paru devant la commission pour faire connaître que l'on devrait détourner vers l'est et redresser la rivière du Don, de manière à conduire sa décharge dans la baie Ashbridge, au lieu du port de Toronto; votre Commission recommande que cette entreprise soit considérée favorablement par le gouvernement, mais qu'auparavant toutes les questions concernant ce sujet soient pleinement discutées, y compris le coût des terrains requis, les réclamations des propriétaires de terrains, en raison de ce détournement. Sur ce point la Commission désirerait attirer l'attention sur le témoignage de Kivas Tully, I.C. (vol. 2, p. 72-73).

KINGSTON.

Kingston occupe une position importante par le fait que cette cité est placée au pied de la navigation des lacs; c'est un endroit où il y a beaucoup d'activité comme port de transbordement des cargaisons, et les accommodements excellents pour ce genre de trafic ont été fournis par des compagnies individuelles ou des particuliers. A une assemblée de la commission tenue dans cette cité, plusieurs demandes ont été faites démontrant l'urgence du creusage du canal Welland, pour permettre, aux grands vaisseaux des lacs d'en haut, de continuer directement jusqu'à Kingston avec leur pleine cargaison, sans être obligés de la laisser en tout ou en partie à Port-Colborne.

FARRAN'S-POINT.

Votre Commission désire recommander que des changements soient faits au quai placé à l'entrée inférieure de Farran's-Point, vu que cette pointe s'avance beaucoup plus loin que la superstructure du quai, causant ainsi des dommages considérables à un grand nombre de vaisseaux; elle recommande aussi que la courbe de Farlinger's-Point soit redressée, et que le canal de Rapide-Plat, qui est éclairé avec des lampes, et actionné à la main, soit pourvu de lumières électriques et d'un pouvoir-moteur électrique ou à vapeur.

MONTREAL.

La cité de Montréal, située à la tête de la navigation océanique et au pied de la navigation de l'ouest par les canaux, est le point où toutes les lignes de chemins de fer transcontinentales canadiennes se concentrent, et occupe une position unique dans le système des voies de transport. Elle est, et devrait être considérée comme le principal port d'été de l'Atlantique, dans le Dominion; et à ce point de vue les intérêts du pays devraient toujours prévaloir, et servir de principe dans l'administration et l'amélioration du port. Ce havre devrait être mis sous le contrôle du gouvernement et administré suivant des idées larges, ayant en vue les besoins futurs du pays en général, sans nuire aux besoins locaux.

Actuellement, le port est sous le contrôle de la Commission du havre, nommée en vertu du Statut 57-58 Vic., chap. 48. Cette commission se compose de onze membres, dont six sont nommés par le gouvernement, et quatre par les associations commerciales de la cité, tandis que le maire de Montréal est un membre *ex-officio*.. La juridiction de cette commission s'étend sur toute la devanture du fleuve, à partir d'environ un mille en haut du pont Victoria jusqu'à la Longue-Pointe, une distance d'environ neuf milles.

Aucune partie du havre n'appartient à aucun particulier, mais il est entièrement la propriété du gouvernement et sous son contrôle par l'intermédiaire de la commission. Le port est généralement ouvert à la navigation vers le 20 avril et clos vers le 25 novembre. Les quais du havre peuvent fournir actuellement les espaces suivants:—

3,137 pieds au-dessous de 20 pieds d'eau de profondeur.
18,499 pieds entre 25 et 27 pieds d'eau de profondeur.
11,373 pieds entre 27 et 30 pieds d'eau de profondeur.

Ce qui représente une devanture de quai disponible de 33,009 pieds, ou de 6·251 milles; il y a maintenant en construction, sous le contrôle des commissaires du havre, 1,800 autres pieds ou 0.341 de mille ayant une profondeur de 30 pieds d'eau. En outre de ce qui est ci-dessus mentionné, la jetée Tarte et le Shore Wharf qui sont en construction, donneront une devanture de 3,014 pieds ou ·583 de mille. Tous ces quais peuvent servir aux vaisseaux océaniques, qui ne tirent pas plus d'eau que la profondeur indiquée dans chaque cas.

La partie supérieure du port est protégée contre l'envahissement des glaces, à l'automne et au printemps, par une jetée de garde, qui plus tard pourra servir d'entrepôt et de quai.

On projette de faire d'immenses travaux à l'extrémité est du port pour suffire aux nécessités du trafic; un espace illimité est disponible dans ce but, jusqu'à la Longue-Pointe, couvrant une distance de trois à quatre milles.

Des hangars permanents en acier sont en voie de construction, dans le centre du port, sous la direction des commissaires du havre, à l'endroit appelé "Quais à hauts niveaux", c'est-à-dire des quais qui sont de niveau avec les rues de la Commune et des Commissaires.

Des voies de chemins de fer avec leurs voies d'évitement ont été posées le long des jetées et des quais par les commissaires du havre, qui actuellement permettent au Grand-Tronc et au Pacifique Canadien d'y passer, et plus tard permettront à toutes les compagnies de faire circuler leurs trains dans le havre.

La dette du port de Montréal est de $8,347,000 et les améliorations maintenant en construction l'élèveront probablement à $10,222,000.

La capacité actuelle des élévateurs est de 3,000,000 de minots, et le Grand-Tronc en fait bâtir un de 1,000,000 de minots à la Pointe-du-Moulin-à-Vent.

Votre Commission recommande:—

Que le gouvernement fasse de Montréal un port libre pour les lignes ci-après mentionnées dans ce rapport ;

Qu'un embranchement du Grand-Tronc-Pacifique soit construit de sa ligne principale jusqu'à Montréal, de manière à mettre Montréal en communication immédiate avec tout le territoire traversé par cette ligne ;

Qu'en améliorant le port, en vue des besoins futurs, l'on porte une attention particulière à la position de l'île Sainte-Hélène, à cause du danger auquel sont exposés les vaisseaux qui, en laissant les quais, risquent de s'échouer sur la chaîne de roc à cet endroit, comme cela est arrivé au steamer *Victorian,* l'été dernier. Votre Commission croit que de tels accidents sont plus déplorables au point de vue national qu'à celui des intérêts locaux ; c'est pourquoi elle recommande, dans le but d'éviter de nouveaux accidents de ce genre, que toute nouvelle construction de quai devrait être faite en gagnant vers l'extrémité est du port, où le fleuve est plus large.

Qu'en vue de la nécessité d'avoir des appareils convenables pour lever et manœuvrer des colis très pesants, une paire de grues soit placée au bout d'un des quais du centre, et une autre paire à l'est du port, ces grues devant être capables de soulever des pesanteurs de 75 tonnes; on devra faire mouvoir ces grues au moyen de pouvoir électrique et les pourvoir de palans et chaînes nécessaires pour transborder les cargaisons dans les wagons de chemins de fer.

Qu'une cour d'amirauté soit établie à Montréal, et administrée, si c'est possible, par le même juge qui préside à la cour d'amirauté, à Québec.

D'autres élévateurs à grain sont nécessaires à Montréal, où d'immenses quantités de grain devraient y arriver, si on considère sa position géographique, et où viendraient des steamers océaniques du type des "tramp tonnage", qui, jusqu'à présent, ont évité de se rendre dans ce port, à cause de l'incertitude de se procurer des cargaisons de grain. C'est pourquoi, votre commision recommande au gouvernement de fournir d'autres élévateurs pour élever de temps en tepms la capacité actuelle du port de 5,000,000 de minots jusqu'à 10,000,000 de minots.

Votre Commission comprend que le gouvernement a déjà en considération la question de construire un bassin de radoub ou cale sèche à Montréal. Un tel bassin devrait avoir au moins 1,000 pieds de longueur, et pouvoir accommoder un des plus grands vaisseaux, ou deux ou plusieurs petits; que le gouvernement étudie aussi la question de faire de nouvelles entrées au canal Lachine, avec des bassins à haut niveau, etc., d'après le plan connu sous le nom de projet "Gallery", c'est pourquoi votre Commission ne juge pas nécessaire de faire aucun rapport à ce sujet.

Quant à la question de savoir si des voies de chemins de fer, pour transborder le fret le long du port de Montréal, doivent être à niveau ou être élevées, votre Commission trouve que les opinions exprimées à ce sujet varient beaucoup, et comme cette question a déjà été soumise à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, il lui semble qu'il est hors de propos de faire quelques recommandations.

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT EN BAS DE MONTREAL.

Votre Commission fait les recommandations suivantes:—

Que l'érection de balises permanentes dans le lac Saint-Pierre est essentielle, et comme il est compris qu'on est à placer ces balises actuellement, votre Commission désire recommander que cet ouvrage soit terminé le plus tôt possible pour pouvoir y placer les feux pour l'ouverture de la navigation de 1906.

Que des feux et des bouées pour la navigation de nuit et de jour soient placés dans le chenal jusqu'à ce que ce chenal soit parfaitement sûr, et le jour et la nuit.

Que l'on pose une bouée dans le chenal de Saint-Sulpice, afin que les vaisseaux d'un tirant d'eau convenable à cet endroit puissent passer par ce chenal.

Que tous les phares et les balises permanentes, sur le fleuve, soient entretenus par des fonctionnaires qui y consacrent leur temps d'une manière stable, de manière qu'il n'y ait aucun danger que ces phares ou balises ne s'éteignent.

Que l'on place de nouveaux feux à l'entrée de Montréal et de Québec, et votre Commission désire recommander que ces feux soient disponibles pour la navigation de 1906.

Que le chenal du fleuve, en haut et en bas de Québec soit nettoyé au moins deux fois durant la saison, le premier nettoyage étant fait le plus tôt possible après l'ouverture de la navigation.

Que la station des pilotes soit transférée du Bic à la Pointe au Père et qu'un bateau à vapeur soit placé au service des pilotes.

Qu'une inspection médicale ait lieu à la Pointe au Père, et que les vaisseaux non infectés par la maladie n'arrêtent point à la Grosse-Ile.

Que des stations de télégraphe sans fil du système Marconi soient installées au Cap Ray et à la Pointe au Père en outre des autres stations télégraphiques déjà établies.

Qu'un nouveau relevé du fleuve et du golfe (s'il n'est déjà commencé) soit fait immédiatement, vu que les cartes marines du fleuve, en bas du Saguenay, sont anciennes et inexactes dans plusieurs cas.

Que des levés hydrographiques soient faits.

Que des signaux submergés munis d'une cloche soient installés, si l'on trouve que ce sont des signaux praticables et pouvant aider à la navigation.

Que partout où il y a un phare sur la côte, on devrait aussi y placer une sirène d'un type moderne pour les temps de brume.

Le gouvernement a déjà décidé et entrepris (sous la direction expérimentée de M. F. W. Cowie, ingénieur du gouvernement) certaines améliorations dans le fleuve Saint-Laurent, spécialement le creusage d'un chenal de 30 pieds de profondeur à l'eau basse, et d'au moins 500 pieds de largeur, avec une largeur plus grande dans les courbes, aussi l'enlèvement de hauts-fonds à certains endroits du fleuve, c'est pourquoi la Commission ne croit pas nécessaire de faire des recommandations au sujet de ces améliorations, mais suggère plutôt de continuer à exécuter ces travaux avec toute la rapidité possible pour les achever promptement.

Comme il est nécessaire pour la sûreté et l'efficacité de la route de navigation que les améliorations ci-dessus mentionnées soient faites en même temps que celles du Saint-Laurent, votre Commission recommande que, si ces améliorations ne sont pas encore décidées, le gouvernement devrait les entreprendre et les faire compléter sans délai. Et Votre Commission croit qu'il est très urgent " que le gouvernement ne perde pas une minute, et n'épargne aucune dépense pour donner l'aide nécessaire à la navigation depuis Belle-Isle et Cap-Race jusqu'à Montréal et en faire une route complète et aussi parfaite que possible."

SOREL.

Votre Commission recommande qu'un plan incliné muni de rails (Marine Railway Slip), pour haler et réparer les bateaux, soit construit à Sorel, si le gouvernement n'a pas déjà commencé cet ouvrage.

TROIS-RIVIERES.

Votre commission recommande que les quais actuellement en construction sous contrat soient achevés le plus tôt possible.

QUEBEC.

Votre Commission recommande:—

Que Québec soit fait un des ports libres et sujet aux conditions ci-après mentionnées dans ce rapport :

Que le brise-lames soit prolongé d'environ 1,460 pieds dans une direction nord. et qu'en même temps on réserve un espace suffisant pour ériger sur ce prolongement des bâtisses pour les pasagers, des hangars de fret, ainsi que des accommodements nécessaires aux lignes de chemins de fer, vu qu'il n'y a qu'une bâtisse sur le brise-lames actuel ;

Que le brise-lames actuel soit élargi afin de donner plus de place pour les hangars, etc. ;

Votre commission ne croit pas devoir faire de recommandations spécifiques concernant les autres quais et améliorations du port entrepris par le gouvernement, et qui sont, paraît-il, très urgents, mais (reconnaissant l'importance de Québec, comme port naturel) elle recommanderait que des ingénieurs compétents soient nommés par le gouvernement pour examiner et faire rapport sur les plans soumis, en vue d'exécuter tous les travaux que le gouvernement croit raisonnables et praticables pour le trafic de ce port.

SAINT-JEAN.

Le port de Saint-Jean est un des ports d'hiver du Dominion sur l'océan Atlantique et présente des accommodements naturels admirables.

Votre Commission désirerait recommander que Saint-Jean fut fait un des ports libres sur les lignes de navigation, et sujet aux conditions ci-après mentionnées dans ce rapport.

Sur le côté est du port sont situés la jetée du chemin de fer Intercolonial, et plusieurs quais appartenant à la municipalité, tandis que sur le côté nord se trouve le terminus de ce chemin en eau profonde. Sur le côté ouest du port est Sand Point, le terminus du chemin de fer du Pacifique Canadien, où il y a quatre stations de mouillage, ou bassins, pour les navires, appartenant à la cité et sous son contrôle, et une autre (la plus au sud) contrôlée par la compagnie du chemin de fer. La compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien a acheté de la cité une longueur de 1,600 pieds au sud du bassin sud et se trouve propriétaire de cette devanture du port. Cette propriété du Pacifique Canadien, ajoutée aux difficultés physiques du terrain qui s'élève vers l'ouest empêche le gouvernement de faire des travaux vers le sud. Au nord des bassins de la cité, sur le côté ouest du port, il y a une rive assez étendue pour y construire des bassins suffisants pour les exigences des chemins de fer et des steamers pour plusieurs années futures. C'est pourquoi, votre Commission recommanderait au gouvernement d'acquérir immédiatement cette propriété, et d'y faire construire un quai de 1,200 pieds de longueur, pouvant accommoder quatre grands steamers.

Votre Commission recommande aussi que le gouvernement achète, pour les besoins de transport à l'avenir, tous les autres terrains, à l'est des quais de l'Intercolonial, qu'il croira nécessaires d'acquérir.

Votre Commission recommande, en outre, que le gouvernement fasse creuser l'entrée du port à des largeurs et profondeurs suffisantes pour répondre à toutes les exigences du trafic, installer et maintenir des feux, des bouées et toutes autres aides nécessaires à la navigation ; ce qui permettra aux vaisseaux de rentrer dans le port en aucun temps de la marée et en aucune condition atmosphérique. Elle recommande aussi de prolonger le brise-lames à partir du côté ouest jusqu'à Partridge-Island pour aider à garder le chenal libre et donner plus de protection au port.

HALIFAX.

Halifax possède un port magnifique, directement ouvert sur l'Atlantique, sans hauts-fonds ou autres obstructions, et d'une entrée facile en tout temps.

A cause de son importance, et parce qu'il est le port actuel pour les malles transatlantiques du Dominion, durant l'hiver, votre Commission recommande au gouvernement de garder ce port et son entrée dans des conditions de première classe.

Votre Commission recommande que ce port soit fait un port libre le long des lignes de navigation, sujet aux conditions ci-après mentionnées dans ce rapport, et que le gouvernement du Canada entre en négociations (si ce n'est déjà fait) avec le gouvernement impérial pour que celui-là fasse l'acquisition de tous les terrains, les quais, les docks (y compris les bassins de radoub) et autres accessoires du port actuellement en possession du gouvernement impérial.

Le port lui-même est bien pourvu de phares, feux et bouées, mais la commission recommande qu'un phare flottant de première classe, pourvu d'une sirène puissante pour les temps brumeux, soit placé et maintenu par le gouvernement, à quelques milles au large de l'île Sambro, pour protéger les vaisseaux qui sont actuellement en danger, lorsqu'ils approchent le port en temps de brume.

Votre Commission recommande de plus que le gouvernement, en prenant des arrangements avec les compagnies de chemins de fer, qui désirent avoir leurs termini à Halifax, y compris l'Intercolonial) voit à ce que ces termini soient placés de façon à servir les intérêts du port et du trafic (fret et passagers) qui y arrivent.

Votre Commission recommande aussi que le chemin de fer Intercolonial, entre Richmond et le terminus en eau profonde, ait une voie double, et que le gouvernement fasse l'acquisition de terrains, soit par achat ou expropriation, pour y construire un

hangar additonnel pour le fret et un entrepôt, sur le côté ouest de la rue Water, Halifax ; qu'aussi un vaste hangar soit construit pour servir d'entrepôt et de station d'expédition pour exporter la farine aux Indes Occidentales, Terre-Neuve, etc.; ces améliorations étant considérées d'une nécessité immédiate du port.

La Commission approuve l'intention du gouvernement d'enlever la bâtisse des engins et les ateliers de l'Intercolonial de leur place actuelle, dans le centre de la cour, pour les placer ailleurs dans un endroit plus vaste.

NEW-GLASGOW ET PICTOU.

Votre Commission recommande que le port de Pictou soit outillé et amélioré pour y recevoir les vaisseaux tirant 30 pieds d'eau, et que les bancs de sable soient creusés, au moyen de dragues, jusqu'à cette profondeur.

La Commission a reçu plusieurs demandes concernant les améliorations à faire, et elle suggère que le gouvernement prenne en considération les questions suivantes, dans le but de déterminer si ces améliorations sont nécessaires, raisonnables et praticables au point de vue du trafic en ces endroits :

(*a*) Le creusage de East River jusqu'à New-Glasgow ;

(*b*) Le racourcissement de la ligne du chemin de fer et la réduction des rampes, entre Moncton et New-Glasgow, Pictou, Stellarton et Westville, d'après les différentes requêtes faites au gouvernement ;

(*c*) L'inspection de County-Harbour par des ingénieurs compétents du gouvernement pour en faire un port de première classe.

SYDNEY ET SYDNEY-NORD.

Ces deux ports devraient être considérés ne faire qu'un seul port et considérés comme tels par le gouvernement. Ce port est très convenable d'avril à décembre, comme port d'escale, surtout pour les vaisseaux irréguliers qui ont besoin de cargaison (tramp tonnage), et la Commission pense que si le charbon se vendait à des prix plus réduits, ces vaisseaux s'arrêteraient, pour prendre leur charbon, ce qui augmenterait la valeur du port, car les steamers y viendraient prendre des commandes et continueraient ensuite pour aller prendre leur cargaison soit dans les ports, en haut du Saint-Laurent, dans le golfe ou sur l'Atlantique. C'est un fait bien connu que les armateurs n'aiment pas à envoyer leurs vaisseaux dans un port terminus où il n'y a qu'une espèce de trafic.

Votre Commission recommanderait que ce port fut constitué port libre sur les lignes de navigation et d'après les conditions mentionnées dans ce rapport.

Comme ce port est le point de connexion entre le Canada et Terre-Neuve, votre Commission recommande que les améliorations suivantes y soient faites aussitôt que possible :—

Que les lignes de chemins de fer soient prolongées jusque sur les quais ;

Que les quais, à Sydney et Sydney-nord, soient bâtis assez vastes pour accommoder au moins un grand steamer océanique, de manière à y rester en flotte en aucun temps de la marée, c'est-à-dire dans une profondeur d'au moins 35 pieds d'eau à marée basse ;

Que les quais soient pourvus des accommodations nécessaires aux passagers et cargaisons allant à Terre-Neuve ou en revenant de cet endroit;

Qu'une bouée à gaz soit placée à un demi-mille au large du centre de l'entrée du port.

LOUISBOURG.

Une requête a été faite par la ville de Louisbourg, demandant, d'une manière urgente, un remorqueur et des bateaux pour les pilotes, parce que les pilotes ont une distance de cinq milles à faire au large pour rejoindre les navires, et que c'est un trajet dangereux dans les mauvais temps. C'est pourquoi, votre Commission désirerait recommander que le gouvernement donnât une sérieuse attention à cette demande.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

En vue des plaintes reçues de l'Ile-du-Prince-Edouard, concernant le manque de moyens raisonnables de communication entre cette île et la terre ferme, durant l'hiver, votre Commission a cru devoir tenir une assemblée à Charlottetown, et entendre les représentants de toutes les parties de l'île. On a demandé avec instance qu'une ligne de bateaux brise-glaces et portant des trains de wagons fut établie entre Pictou et Charlottetown, et entre Summerside et Pointe-du-Chêne, et mise en correspondance avec l'Intercolonial et sous le contrôle de ce chemin de fer. On prétend que des vaisseaux assez puissants peuvent être construits à cette fin. Les tempêtes de vent de nord-est, en même temps que les grandes marées anormales dans les détroits poussent les glaces directement dans le port de Pictou, les accumulent et en font des barrières infranchissables pour aucun bateau qui n'est pas pourvu d'une hélice sur le devant, mais que les mêmes causes, qui bloquent le port de Pictou, rendent libre le port de Summerside. (Voir vol. 3, p. 236.) C'est pourquoi votre Commission désirerait recommander que le gouvernement donnât des instructions à des personnes compétentes de s'enquérir de la valeur de cette proposition.

La question du tunnel projeté entre l'île et la terre ferme fut aussi présentée, mais les témoignages sur le côté pratique et le coût de ce projet furent variés et contradictoires. Votre Commission est informée que le gouvernement est à recueillir actuellement des données définies sur le caractère, l'étendue et le coût probable de cette entreprise. Comme cette question est d'une grande importance au point de vue du bien-être des habitants de cette îletrès fertile et très productive, votre Commission recommande au gouvernement de donner à ce projet une attention toute particulière.

MARINE MARCHANDE—FONDS DE SECOURS AUX MARINS MALADES.

Comme il existe une objection générale à imposer une taxe sur la marine marchande pour les dépenses d'hôpital, vu qu'on trouve cette taxe injuste et non nécessaire, et comme de plus l'abolition de cette taxe exempterait les vaisseaux canadiens de payer aux ports des Etats-Unis la taxe de tonnage qui y est imposée sur tous les vaisseaux des pays, qui à leur tour imposent une taxe semblable aux vaisseaux des Etats-Unis, votre Commission croit devoir recommander l'abolition de cette taxe et que les vaisseaux soient responsables de leurs propres malades.

PILOTAGE.

Votre commission a appris avec plaisir que votre gouvernement a pris sous son contrôle le système de pilotage sur le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec, et que des arrangements ont été faits pour qu'il en soit de même dans le fleuve en bas de Québec, aussi recommande-t-elle fortement:—

Que tous les pilotes employés dans les eaux canadiennes ou dans les ports canadiens, partout où ils sont situés, devraient être sous le contrôle du gouvernement, passer un examen annuel sévère, et être soumis à des lois et des règlements, pour l'infraction desquelles ou pour une mauvaise conduite les pilotes devraient être démis de leur charge, et punis d'une manière exemplaire; car on ne peut tolérer qu'un vaisseau,

ayant des passagers et une cargaison (l'un ou l'autre), soit exposé au danger ou perdu par l'incapacité ou la mauvaise conduite du pilote, qui est employé parce que l'on suppose qu'il possède les connaissances et les qualités requises.

Que le système en usage en bas de Québec, par lequel les pilotes partagent également leurs émoluments entre ceux qui sont compétents comme ceux qui ne le sont pas, devrait être aboli, et qu'à l'avenir chaque pilote reçoive les montants qu'il a gagnés lui-même. Que de plus, comme dans l'adoption du nouveau système, les pilotes compétents devraient recevoir des salaires plus rémunérateurs, les taux de pilotage devraient être réduits au même chiffre qui est payé entre Montréal et Québec, ou aux montants que le gouvernement jugera convenables d'accorder.

BOUEES.

Votre Commission recommande que toutes les bouées lumineuses placées sur aucune des voies d'eau soient à éclipse; celles du côté de tribord devant être à feu rouge ; et celles du côté de babord, à feu blanc ou vert ; et aussi que toutes les bouées, servant à la navigation durant le jour, soient peinturées en rouge sur le côté de tribord et en noir sur le côté de babord.

PEAGES ET REPARATIONS DES CANAUX.

Votre Commission recommande que la politique du gouvernement, durant les dernières années, abolissant les péages des canaux, soit continuée à l'avenir d'une manière permanente; et que les réparations requises soient faites en hiver ou de bonne heure au printemps afin que tous les canaux puissent s'ouvrir le plus tôt possible au printemps.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

Votre Commission désire recommander que, dans l'intérêt général du pays, et dans l'intérêt particulier du trafic d'importation et d'exportation, le grand chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique soit construit de Québec à Moncton par la route la plus directe.

AMELIORATION AU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Votre Commission recommande que le gouvernement s'occupe de la question concernant la réduction des rampes et des courbes sur les différentes lignes de l'Intercolonial depuis Moncton à Saint-Jean, Halifax et Cap-Breton.

CONSTRUCTION DES NAVIRES.

La Commission a pris, à divers endroits, des témoignages au sujet de l'industrie de la construction des navires. Dans les ports de l'est, on se plaint de la grande diminution des navires construits au Canada, en comparaison des autres pays, tandis que dans l'ouest cette industrie est très rare, et que dans tout le Dominion la construction des navires est dans un état languissant. Les plaintes ont été faites contre l'injustice de la position actuelle des constructeurs, et on a réclamé instamment l'octroi des primes. Voir la déclaration suivante, (vol. 4, p. 425.)

P. 425, M. Alexander:

"Je pense que le gouvernement pourrait donner un bonus pour encourager la construction des navires, ce qui nous permettrait d'avoir une marine marchande dans la

Colombie-Britannique. Ici nous possédons toutes les matières d'exportation, et, cependant, nous n'avons pas un vaisseau qui nous appartienne, pouvant faire ce trafic. Nous avons besoin de primes pour décider la population à se livrer à l'industrie de la construction des navires. A Puget-Sound, ils ont leurs chantiers de navires, et ils ont des charpentiers compétents qui ne consentiront pas à venir travailler ici, à moins de gages plus élevés ou de quelques autres attractions. Comme résultat, vous ne pouvez pas construire un vaisseau au même prix qu'à cet endroit.

" Le Président: Quelle prime conviendrait-il de donner ?

" M. Alexander: Je la mettrais à $5 par tonne. Je puis affirmer que l'Australie, qui est le meilleur client des marchands de bois de la côte du Pacifique, achète de soixante à quatre-vingts millions de pieds de bois par année. Le gros montant de son bois de construction est pris ici, et il est expédié sur des navires à voiles. Le bois demandé est du bois de longueur ; il en est de même de la Chine qui achète du bois de longueur. Ici nous avons une colonie sœur, et cependant, la principale partie de son commerce va aux Etats-Unis. Il s'expédie autant de bois de Puget-Sound vers l'Australie seule que tout le commerce d'exportation de la Colombie-Britannique.

" M. Ashdown: Quelle sorte de navires construiriez-vous ici ?

" M. Alexander : Des vaisseaux en bois et à voiles.

" M. Ashdown: C'est pour ces vaisseaux que vous demandez au gouvernement un bonus de $5 par tonne ?

" M. Alexander: Oui. Nous aurions une industrie importante dans le pays, qui aiderait aussi à exporter un des principaux articles de production de la Colombie-Britannique, savoir le bois.

" Le Président: Mais ces vaisseaux ne pourraient pas servir à toute sorte de trafic ?

" M. Alexander: Certainement. Le navire américain généralement vient ici et prend une cargaison de bois pour l'Australie, et rapporte du charbon d'Australie aux Iles Hawaï, et aussi à San Francisco. Il rapporte aussi du sucre pour la Colombie-Britannique."

Page 493—Capitaine John G. Cox, le représentant des Lloyds à Victoria ,fut introduit et déclara:

" Que la position fausse, dans laquelle se trouvaient nos constructeurs de navires, dépendait de ce qu'un vaisseau peut être importé sans payer de droits, la coque, les machines et toutes les autres choses, ainsi que la main-d'œuvre pour le construire étant comprises comme ouvrage venant des vieux pays, tandis que nos constructeurs ont à payer un droit sur presque toutes les matières premières qu'ils emploient, aussi bien qu'un lourd impôt sur les machines qu'ils doivent importer, ce qui fait un total de vingt-cinq pour cent.

" M. Ashdown: Pour quelle proportion les machines comptent-elles dans un navire fini ?

" Capitaine Cox: Environ la moitié."

Par le fait que votre Commission a été constituée pour traiter les questions de transports, et que ces questions sont affectées d'une manière vitale par le montant du tonnage convenable au trafic, et que ce tonnage ne peut nulle part être mieux fourni que par nos chantiers de construction de navires, au Canada, votre Commission est convaincue que toute l'assistance raisonnable nécessaire devrait être donnée pour faire revivre une industrie aussi importante, et recommande en conséquence que le gouvernement du Canada paie une prime de $5.00 par grosse tonne enregistrée pour les navires en bois, à voiles ou à vapeur, de 500 tonneaux ou plus, commencés et construits au Canada, après le 1er juin 1906; et une prime de $6 pas grosse tonne enregistrée, pour tous les navires en fer ou en acier de 500 tonneaux ou plus, commencés et construits après cette date.

PORTS NATIONAUX OU PORTS LIBRES.

La Commission est convaincue de la nécessité, dans l'intérêt public, qu'il y a d'avoir en tout temps des vaisseaux d'un gros tonnage sur les lacs et l'océan, pour le

transport des produits du Canada, et pour augmenter son commerce. Si l'on considère les attractions naturelles vers les ports des Etats-Unis par l'énormité du trafic inhérent à un pays aussi populeux et riche en ressources, il est évident que tous les ports canadiens, destinés à recevoir ou à faire passer le courant du trafic d'exportation et d'importation du Canada, devront non seulement fournir les meilleurs accommodements et atteindre les plus hauts degrés de sûreté et d'efficacité, mais aussi encourager par tous les moyens possibles les lignes générales de marine marchande, ainsi que les vaisseaux libres ou de lignes irrégulières.

Dans le but de donner, avec le plus grand avantage, à tous les ports les accommodements, les améliorations et les sûretés requises, votre Commission recommanderait qu'une loi fut passée, établissant un système de ports nationaux ; et en vertu du principe que le gouvernement du Dominion est propriétaire des terrains sous et adjacents des eaux navigables, dans un sens raisonnable, elle recommande que votre gouvernement prenne les moyens d'obtenir par don, achat, expropriation ou autrement, tous les terrains situés dans les ports ci-dessous mentionnés, peu importe que ces terrains soient la propriété d'aucune province, ville ou d'un corps public, ou d'aucune personne ou corporation, suivant que le cas se présentera ; et que ces terrains ainsi obtenus, et ceux qui sont actuellement sous le contrôle du gouvernement du Canada et administrés par un Bureau Général des Commissaires du Havre en rapport avec le ministère de la Marine et des Pêcheries, soient transférés au gouvernement du Dominion.

Et votre Commission recommande que, après le transfert des dits terrains mentionnés dans le paragraphe précédent, dans aucun des ports ci-après nommés, le dit port soit déclaré port national, par une proclamation du Gouverneur Général en Conseil ; et qu'après cela tous ces ports et leurs quais (autres que les bassin de radoub ou les élévateurs) soient libres d'impôts ou droits de la part du gouvernement ou de ses officiers de perception.

Les ports en question sont lés suivants, savoir :—

Fort-William et Port-Arthur.
Depot-Harbour.
Midland.
Port-Colborne.
Kingston.
Montréal.
Québec.
Saint-Jean, N.-B.
Halifax.
Sydney.
Vancouver.
Victoria.
Le terminus du Grand-Tronc-Pacifique, sur l'Océan Pacifique.
Le terminus du Canadian Northern, sur l'Océan Pacifique.

Votre Commission croit aussi qu'il serait d'un grand avantage, pour les intérêts du public, que les voies de chemins de fer qui sont situées sur les quais du gouvernement, à aucun de ces ports, fussent contrôlées par le gouvernement du Canada, dans le but d'en permettre l'usage à toutes les personnes qui en ont besoin, au lieu d'en laisser la propriété ou le contrôle à quelque corporation ; c'est pourquoi elle recommande avec instance que, dans les cas où les améliorations ou les nécessités du trafic l'exigent, ces voies soient construites ou acquises (suivant le cas) par le gouvernement, qui chargerait un prix raisonnable aux divers chemins de fer pour l'usage de ces voies.

SERVICE RAPIDE SUR L'ATLANTIQUE.

Par le fait que la population et le commerce du Dominion du Canada ont beaucoup augmenté durant les dernières années, et que la construction du Grand-Tronc-

Pacifique et d'autres chemins de fer, et que les travaux en projet ou en cours d'exécution garantissent l'accroissement continue de la population et le développement incessant du pays, votre Commission croit qu'il est temps d'exiger un service rapide et amélioré de steamers sur l'Atlantique. Beaucoup de choses d'intérêt public, entre autres le transport des passagers, des articles de fret renfermés ou périssables, la livraison des malles, aller et retour, de la Grande-Bretagne, devraient être faits beaucoup plus promptement qu'à présent. Actuellement, les populations des provinces maritimes souffrent du désavantage que leurs malles pour ou de l'Angleterre ou des autres points d'Europe passent par New-York ou Montréal, leur causant ainsi un retard matériel. Comme un tel service serait aussi d'une grande importance pour les communications impériales de la Grande-Bretagne avec ses colonies et ses alliés en Orient, aussi bien qu'avec ses possessions dans le Pacifique, votre Commission désirerait recommander que le Dominion entrât en négociations avec le gouvernement impérial dans le but de voter conjointement un subside à une compagnie pour un service de première classe, au moins bi-hebdomadaire, entre Halifax et Liverpool ; et que cette ligne rapide de steamers se chargerait de transporter les malles anglaises pour ce continent et ses dépendances sur le Pacifique et les régions lointaines de l'est, ainsi que les malles canadiennes ; ces paquebots devraient être aussi adaptés spécialement au transport des produits de laiterie, des viandes congelées et autres articles périssables, des marchandises spéciales ; ils devraient être aussi munis de tout ce qui est nécessaire aux exigences de l'amirauté britannique pour le transport des troupes ou pour autre service en temps de guerre. Ce service rapide, ci-dessus mentionné, devrait être prêt vers la date de l'achèvement du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, c'est-à-dire environ cinq ans de la date actuelle.

Votre Commission est d'opinion qu'un tel service serait d'une valeur inestimable pour aider au développement des industries laitières, encourager la culture des fruits sur une grande échelle et l'élevage des animaux dans chaque province du Dominion; et que les sommes à payer pour le transport des malles canadiennes par New-York, suivant l'arrangement de 1906, ajoutées aux déboursements actuels pour le service de Montréal, formeraient un montant assez rond des subsides requis pour le dit service rapide.

Un service semblable pourrait être plus tard établi sur l'océan Pacifique vers l'orient, suivant les exigences du commerce ; ce qui serait le supplément de la ligne transatlantique.

LEVES ET EXPLORATIONS.

Dans le rapport du comité de l'honorable Conseil privé, concernant la nomination de votre Commission, il y a la clause suivante :—

" En faisant ses investigations, la Commission ne doit pas se borner à l'étude des routes et des accommodements actuellement en usage, mais elle devra, si c'est nécessaire, ordonner des levés ou explorations nouveaux pour connaître si d'autres voies de transports plus économiques et plus satisfaisantes ne pourraient être découvertes, soit par terre ou par eau.

Comme, depuis la nomination de la Commission, votre gouvernement a décidé et a fait des arrangements pour la construotion du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et que des arpentages sont actuellement en marche concernant un système de canaux par les rivières des Français et d'Ottawa, ainsi qu'une exploration pour l'élargissement ou le détournement du canal Welland, votre Commission n'a pas cru nécessaire ou judicieux d'ordonner d'autres explorations.

WINNIPEG ET LA ROUTE DE L'OUEST.

Dans les différentes questions qui ont été étudiées jusqu'à présent concernant le pays, Winnipeg et l'ouest n'ont été traités que d'une manière incidente en rapport avec

le trafic de l'est, mais votre Commission a cru plus convenable de consacrer une partie séparée de ce rapport exclusivement au Manitoba et aux Territoires de l'Ouest, vu la grandeur de cette région et le nombre varié de ses intérêts. Comme il reste beaucoup à faire dans le développement et l'amélioration de ce pays encore nouveau, votre Commission s'est cru justifiable de s'occuper de certains sujets qui ne se rattachent pas aux systèmes des voies de transport, ou s'éloignent un peu des instructions directes contenues dans l'arrêté du conseil nommant la Commission, mais qui sont d'un intérêt matériel pour les localités comprises, et pour tout le Dominion en général, puisqu'il est d'une importance vitale d'augmenter la prospérité et la population de chaque partie de cette région que l'on nommait encore récemment " La Grande Terre Silencieuse ".

LE LAC WINNIPEG ET LA RIVIERE ROUGE.

La superficie du lac Winnipeg excède celle du lac Erié. Ses ressources en bois, chaux, pierre, gypse et autres matériaux de construction et de combustible, les produits de ses pêcheries (qui sont exportés surtout aux Etats-Unis, directement), etc., sont d'une grande importance, et leur développement y amènerait des centres populeux autour de ses rives, aussi bien que dans la région voisine. Des steamers de fret et de passagers tiennent actuellement des lignes régulières dans plusieurs endroits de ce lac. C'est pourquoi il est extrêmement opportun qu'il soit fait une carte marine de ce lac pour aider la navigation, et permettre aux propriétaires de vaisseaux d'avoir des assurances sur leurs bateaux, chose qu'ils ne peuvent obtenir maintenant.

La cité de Winnipeg, la vallée de la Rivière-Rouge et les autres places considérables dans la prairie, ont un besoin pressant des produits et ressources de ce lac et de ses rives, et attachent un profond intérêt à l'amélioration de la rivière Rouge par le dragage de son embouchure et par la construction d'un barrage avec écluse aux rapides de Saint-André. Et le gouvernement a reconnu l'utilité de ces travaux en faisant exécuter des travaux considérables de dragage, et en adoptant des plans et donnant le contrat pour la construction de ce barrage et de cette écluse (les travaux étant seulement arrêtés à cause d'une modification nécessaire aux plans). Votre Commission recommande avec instance que tout changement opportun soit fait immédiatement, qu'un nouveau contrat soit donné et que l'on achève les travaux le plus tôt possible. Elle recommande aussi que la rivière Rouge, entre la cité et la ligne de la frontière internationale, au sud, soit nettoyée des souches et cailloux, là où c'est nécessaire, afin de relier les eaux navigables de cette rivière, dans le Canada, avec les nappes d'eau améliorées du côté des Etats-Unis.

LA RIVIERE ASSINIBOINE.

Dans les premiers temps historiques de cette province, des bateaux à vapeur, gréés d'une roue en arrière naviguaient sur la rivière Assiniboine, aussi loin qu'au Fort-Ellice, mais les essais, durant les dernières années, d'y faire de la navigation ont été frustrés surtout à cause de la difficulté de faire ouvrir les ponts qui traversent cette rivière.

Votre gouvernement a eu, sur cette rivière, différents rapports de l'ingénieur résident Z. Mailhiot, qui a fait les déclarations suivantes devant la Commission :—

" P. 42: Il ne serait pas très coûteux de rendre la rivière navigable pour des bateaux à vapeur, avec roues en arrière. Il suffirait d'enlever les cailloux qui sont dans les rapides et de faire quelques autres améliorations. Pour un montant comparativement minime, la rivière peut être mise navigable jusqu'aux pieds des rapides, près de Brandon."

La rivière elle-même et ses tributaires servent de drainage à une grande étendue de terres très productives, mais ils sont souvent cause de dommages par des inondations durant la crue des eaux.

Votre Commssion croit qu'en faisant des barrages aux décharges de Last-Mountain et des autres lacs, près de sa source, en retenant leurs eaux dans les temps d'inondation et qu'en nettoyant et creusant la rivière, les parties inférieures de la rivière pourraient être rendues navigables durant une grande partie de la saison, et on diminuerait considérablement les inondations au printemps. C'est pourquoi votre Commission recommande que l'ingénieur résident reçoive des instructions de faire rapport sur les meilleurs moyens à prendre pour atteindre ce but.

LES GRANDES PLAINES DE L'OUEST.

Afin de bien connaître tout ce qui se rapporte aux grandes plaines de l'Ouest, la 'Région aux lointains magnifiques', votre Commission a cru devoir siéger à Régina, qui représente le centre, Edmonton le nord-ouest et Calgary le sud-ouest; immense étendue de terre qui, malgré l'immigration des dernières années, renferme une population bien dispersée,—dans certains endroits il n'y a que quelques personnes—mais est destinée, dans un avenir rapproché, à devenir la patrie de millions d'habitants.

REGINA.

Les témoignages reçus à cet endroit avaient rapport à la baie d'Hudson (cités ailleurs) ; ainsi qu'à la possibilité de la construction du canal Panama, qui ouvrirait une nouvelle route au trafic de grain par l'océan Pacifique jusqu'aux marchés d'Europe ; la commission voulait savoir aussi, vu que certaines personnes en doutent, si le blé se rend et est vendu sur les marchés éloignés comme étant de la même qualité que lorsqu'il est acheté à l'endroit de sa production. En ce qui concerne la qualité du blé, M. Bell déclare (vol. 4, p. 349 à 351) :

" L'Acte de l'Inspection du grain est constitué aussi parfaitement que la science humaine le permet, de manière à empêcher aucun mélange ou adultération du grain de Manitoba, à partir de Fort-William jusqu'à sa destination finale. Il est spécialement défendu à aucun inspecteur, à l'est de Fort-William, de ré-inspecter le grain de Manitoba, ou le grain produit dans les Territoires du Nord-Ouest.

" M. Ashdown.—Quand vous dites le grain de Manitoba, voulez-vous signifier que c'est du grain qui a poussé partout dans le Nord-Ouest ?

" M. Bell.—Oui. Il est désigné dans l'acte sous le nom de grain de Manitoba.

" D'après les instructions du ministère du Commerce et de l'Industrie, des échantillons de tout le grain, gradué aux diverses qualités fixées par la loi, sont envoyés chaque automne à toutes les principales bourses aux grains du Royaume-Uni d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse, aussi bien qu'à New-York, où ces échantillons sont gardés et soumis à l'inspection du public, de sorte que tout le monde peut en aucun temps les examiner et connaître le caractère de chaque qualité particulière de grain pour chaque année ; parce qu'après tout, " un grain dur " peut varier un peu dans sa nature intrinsèque, et être suivant les exigences de l'acte. Dans certains cas, le grain est plus brillant, mais reste toujours dans les limites asignées au grain " dur."

D'après le témoignage de M. Bell, et des autres informations, votre Commission est d'opinion que, depuis les amendements apportés à l'Acte d'Inspection du grain, en 1900, aucun grain transporté sur les voies canadiennes et de là par des vaisseaux canadiens à sa destination n'a été manipulé ou modifié, mais, à moins d'avoir subi des dommages sur l'océan par les tempêtes ou autrement, qu'il a toujours été livré en Angleterre, avec la même qualité et dans la même condition énoncées dans le certificat émis à Fort-William ou à l'ouest de cette place.

EDMONTON.

Comme Edmonton est le point le plus important au nord, qu'il a été très longtemps et continuera à être le centre de distribution d'un immense territoire, spécialement dans les districts d'Athabaska et de la rivière à la Paix, et dans les autres parties d'un territoire non organisé, situé au nord et à l'ouest, et comme ces régions vont être bientôt développées et ouvertes à la civilisation, il est important de considérer raisonnablement les questions posées par ceux qui sont intéressés à connaître les moyens de transport dans ces endroits. C'est pourquoi votre Commission désirerait attirer l'attention sur le rapport du Bureau de Commerce d'Edmonton, (vol. 4, p. 356) concernant la rivière à la Paix.

" La grande rivière à la Paix, le seul moyen de communication avec la région du grand nord, est navigable pour des steamers, sur une distance de 900 milles, à partir de Hudson's Hope jusqu'à son embouchure au lac Athabasca, à l'exception d'un seul endroit appelé les " Chutes ", dans le voisinage du Fort-Vermillon. On croit que cet obstacle peut être surmonté par la construction d'une courte écluse, qui pourrait être construite à peu de frais, vu qu'il y a une excavation naturelle autour de ces chutes obstruant la navigation. Cette écluse donnerait une rivière navigable depuis la tête de la navigation sur la rivière à la Paix, aux Montagnes-Rocheuses, jusqu'au Portage, à Fort-Smith, sur la rivière des Esclaves. Ici la navigtion est obstruée par seize milles de rapides qui ne peuvent être surmontés qu'à très grands frais. C'est pourquoi il a été suggéré, comme alternatifs, et qui coûterait peu cher, de faire construire par le gouvernement une ligne de tramways électriques, dans le but de transter le trafic autour des rapides. Les rapides eux-mêmes fourniraient le pouvoir générateur nécessaire à l'énergie électrique requise. Depuis le pied des rapides la navigation peut se continuer sans interruption jusqu'à la rivière des Esclaves, traverser le lac des Esclaves et descendre le fleuve Mackenzie jusqu'à l'océan Arctique. Les améliorations suggérées, à ces deux points, donneraient ainsi une voie de transport facile et peu coûteuse, à partir de la hauteur des eaux de la rivière à la Paix jusqu'à l'Océan Arctique, une distance d'environ 2,000 milles.

C'est pourquoi votre commission recommande qu'une exploration complète de la rivière à la Paix soit entreprise par le gouvernement, en vue de faire les travaux d'amélioration nécessaires à rendre cette rivière navigable sur une aussi grande étendue que possible, pourvu que cette navigation soit raisonnablement praticable.

Votre Commission recommande aussi d'obtenir les informations nécessaires sur la praticabilité, à un coût raisonnable, de l'exécution des travaux dans les rivières Athabasca et des Esclaves, pour rendre ces cours d'eau navigables.

Il nous a été représenté que si la rivière Saskatchewan nord était améliorée de manière à y avoir une navigation sûre durant toute la saison, Edmonton et la région arrosée par cette rivière en bénéficieraient beaucoup. Comme déjà des steamers ont été amenés autrefois depuis le haut de la Rivière-Rouge et à travers le lac Winnipeg pour faire, sur la Saskatchewan, le service entre Edmonton et Grand-Rapids, cela démontre la possibilité de la navigation sur cette rivière. C'est pourquoi votre Commission recommande qu'une exploration soit faite à Grand-Rapids et dans toutes les autres parties de la Saskatchewan, où c'est nécessaire, et qu'un examen de toute la longueur de la rivière, d'Edmonton à son embouchure, soit ordonné dans le but de faire les travaux nécessaires à l'amélioration de la navigation, et aussi dans le but de décider si l'on doit faire des améliorations à Grand-Rapids pour rendre cette rivière navigable jusqu'au lac Winnipeg.

Comme dans le district d'Edmonton, les produits augmentent très rapidement et qu'il y a nécessité urgente de faire un débouché le plus court possible pour transporter ces produits, votre Commission recommande que la construction du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, d'Edmonton à la côte du Pacifique, soit commencée et achevée dans le plus court délai possible.

LA ROUTE DE LA BAIE D'HUDSON.

Votre Commission désirerait faire remarquer que la plus grande partie de l'immigration, durant les dernières années, s'est portée vers cette partie du pays, actuellement comprise dans les nouvelles provinces de Saskatchewan et d'Alberta; et que de grandes étendues de terre dans le sud d'Alberta, où il y a un an ou deux ans, on ne voyait que des ranches pour les animaux, sont maintenant converties en champs de blé; et que toute la région de l'ouest se développe très rapidement et va sans doute continuer ainsi. Et en conséquence du fait que plus le colon gagne vers l'ouest, plus il lui sera difficile d'expédier ses produits sur les marchés du monde, par les ports de l'Atlantique, l'idée s'est imposée fortement de chercher une nouvelle voie pour l'Europe, par la route de la baie d'Hudson ; cette opinion est bien exprimée par M. R. Motherwell, ministre de l'Agriculture de la province de Saskatchewan. (Vol. 4, p. 336) :

" Il existe dans l'esprit du peuple de la Saskatchewan et dans le Nord-Ouest en général, une idée que la baie d'Hudson n'a pas été placée dans l'intérieur de l'ouest du Canada sans aucun but. Nous croyons que nous ne devrions rien négliger pour régler la question de praticabilité de cette route. Nous savons que le gouvernement du Dominion a déjà envoyé des partis d'explorations à la baie d'Hudson, et que des ingénieurs sont actuellement à recueillir les informations requises à ce sujet. Nous ne sommes pas en état de donner à cette Commission un témoignage technique quant à la possibilité de la route, mais le peuple du Nord-Ouest croit qu'on peut se servir de cette voie de transport, et les esprits ne seront apaisés que lorsque tous les efforts auront été faits pour s'assurer si, oui ou non, la route de la baie d'Hudson n'est pas la moins coûteuse et la plus courte, pour atteindre les marchés d'outremer, que les voies de transport actuellement employées."

Sous ces circonstances, tandis que l'on devrait adopter tous les moyens, par observation ou autrement pour s'assurer de cette possibilité, il est encore douteux si le peuple des provinces de l'ouest sera jamais satisfait sur l'impossibilité de la route, ou sur l'incertitude de la réalisation de la navigation dans la baie et les détroits, à moins de décider la question en établissant une ligne réelle de steamers entre Churchill, ou aucun port choisi, et les Iles Britanniques.

Votre commission regrette de n'avoir pu obtenir le témoignage de M. Hugh Sutherland, l'agent exécutif de la compagnie " Canadian Northern Railway " ou de M. William Mackenzie, son président (laquelle compagnie est sensée contrôler la charte du chemin de fer de la baie d'Hudson), et c'est pourquoi elle ne croit pas devoir faire aucun raport sur cette route.

Cependant, la Commission recommanderait :

Que, du moment qu'on aura construit un chemin de fer à partir des terres à blé du Nord-Ouest jusqu'à un terminus en eau profonde sur la baie d'Hudson, ce chemin de fer soit convenablement équipé pour le transport du trafic devant être expédié, sur les marchés d'Europe, par les voies d'eau de cette baie, et que le gouvernement nomme des ingénieurs compétents pour tracer un bon port commode, sur un vaste plan, et fasse exécuter les travaux d'après tous les détails de ce plan.

Que le gouvernement, conformément au principe antérieurement énoncé, garde la propriétés des lots riverains et des terres adjacentes qui peuvent raisonnablement servir aux intérêts du port.

Que le gouvernement construise tel ou tels quais qui seront raisonnablement nécessaires aux fins du trafic.

Que, si le commerce de ce port prend des dimensions tellement considérables pour justifier cette démarche, le gouvernement devra aussitôt, par une proclamation du Gouverneur général en conseil, le déclarer un port national et l'ajouter à la liste déjà mentionnée, et qu'aucuns droits de port ou de quais (autres que ceux des bassins de radoub et élévateurs) ne soient prélevés par le gouvernement ou perçus par aucun fonctionnaire du gouvernement.

CALGARY.

Le marché local de la Colombie-Britannique a pris, jusqu'à présent, une grande partie du grain et des produits, en général, de l'Alberta, mais comme le développement et la colonisation de cette région augmentent la quantité des produits, il sera nécessaire de chercher d'autres marchés, sinon d'autres routes. Comme la distance de Calgary à Vancouver n'est que de 650 milles, tandis qu'il y a 1,267 milles, ou le double de distance, entre Calgary et Fort-William, il y a une inclination à chercher un débouché sur la côte du Pacifique, et vorte Commission désirerait attirer l'attention sur le rapport suivant du Bureau de commerce de Calgary (vol. 4, p. 382) :—

" Tenant compte de ces rampes du chemin, (Calgary à Vancouver) telles qu'elles sont aujourd'hui, étant données des quantités égales, le grain peut être transporté de Long et Swift-Current à Vancouver, à aussi bon marché qu'à Fort-William, et probablement à beaucoup meilleur marché. Les seules rampes à gravir pour les trains de fret vers l'ouest ont une longueur de dix-sept milles, le reste du chemin est aussi favorable pour le fret de l'ouest que pour celui de l'est. De plus, la nature du climat, durant les temps les plus froids de l'année, est plus favorable aux voies de transport vers l'ouest qu'à celles conduisant vers l'est, si l'on considère que pendant quatre mois de l'année il y a un avantage de 40 par 100, à cause de la température, qui diminue d'une manière remarquable le coût du transport. Il y a aussi, sur différents points de la route, à des intervalles presque égaux, des mines de combustible inépuisables, savoir : Medicine-Hat, Canmore, Nicola-Lake et l'île de Vancouver. Le combustible ne doit pas coûter plus que la moitié de ce qu'il coûte dans l'est, et le prix du combustible sur tout le parcours du chemin de fer Canadien Pacifique représente de 4 à 15 par 100 du coût total de la mise en opération de ce chemin de fer."

Les données contenues dans le rapport, concernant le coût du transport, sont corroborées par M. William Pearce, qui dit (vol. 4, p. 395) :—

" En supposant que le taux, de Swift-Current à Fort-William, est d'un dollar par tonne, cela ne coûtera que 60 centins la tonne durant le même temps jusqu'à Vancouver."

En outre du témoignage du bureau du commerce au sujet des rampes du chemin, du coût du transport, etc., votre Commission désirerait attirer l'attention sur le témoignage de M. B. W. Greer, agent général du fret, pour la compagnie " Canadian Pacific Railway ", sur la division du Pacifique (vol. 4, p. 426-8), savoir :—

" M. Ashdown : Auriez-vous la bonté de nous donner les taux sur le grain depuis Swift-Current à Vancouver ?

" M. Greer : Quarante-cinq centins.

" M. Ashdown : Et le taux de Calgary ?

" M. Greer : Trente-cinq centins.

' M. Ashdown : Je crois qu'il y a eu, en certaines occasions, une réduction sur les exportations ?

" M. Greer : Oui.

" M. Ashdown : De combien était-elle ?

" M. Greer : Cela varie. Nous avons transporté le grain des Territoires du Nord-Ouest, pour l'exportation, à des taux aussi bas que vingt-cinq centins.

" M. Ashdown : A partir de quels endroits ?

" M. Greer : De divers endroits dans tout le Manitoba et le Nord-Ouest.

" M. Ashdown : Etait-ce du blé ?

" M. Greer : Principalement de l'avoine. Je ne crois pas que nous ayons jamais exporté du blé par Vancouver.

" M. Ashdown : Vous accorderiez probablement un taux aussi bas pour le blé que pour l'avoine ?

"M. Greer : Je le crois. Le grain de toutes sortes est toujours transporté au même tarif.

"M. Ashdown : Ainsi, dans le cas où le blé d'Alberta serait envoyé vers l'ouest au lieu de l'est, pour se rendre sur le marché, votre taux serait environ au même chiffre que vous mentionnez ?

"M. Greer : Je pense que nous chargerions environ les mêmes taux, parce que nous nous attendons à ce que le blé tendre que l'on commence à récolter dans l'Alberta —le blé d'hiver—sera expédié en grande quantité pour fournir le marché d'orient, et que sur ce blé nous fixerions un taux.

"Le président : De vingt-cinq centins ?

"M. Greer : Je ne peux pas dire d'une manière définie si nous chargerions vingt-cinq centins. Nous aurons à faire face aux conditions de la concurrence de l'autre côté.

"Le président : En d'autres termes, vous aideriez l'exportateur canadien à combattre le cultivateur de Seattle ?

"M. Greer : Oui. Nous avons fait de grands efforts pour essayer à développer la culture du blé d'automne. Nous avons apporté une grande quantité de blé de semence du Kansas, la plupart du temps le transport a été gratuit, afin d'induire les cultivateurs à le semer, et produire, si c'est possible un blé tendre pouvant faire concurrence au blé de Washington, et cela exclusivement pour le marché oriental. C'est notre but principal.

"M. Ashdown : Auriez-vous probablement un taux différent pour le blé consommé dans le Canada ?

"M. Greer : Certainement, nous espérerions un taux plus élevé pour la farine consommée dans le pays.

"M. Ashdown : A partir du taux de vingt-cinq centins, je suppose que ce taux serait pour aucune partie des Territoires à l'ouest de Swift-Current ?

"M. Greer : Ce taux serait pour tout le district d'Alberta, au nord et au sud de Calgary. Je ne sais pas si nous chargerions le même taux à partir de Swift-Current. Et réellement, en autant que je connaisse, je ne crois pas qu'il y ait aucune perspective d'expédier à la côte du Pacifique du grain venant de l'est d'Alberta".

Cette déclaration démontre le désir de la compagnie du Pacifique Canadien de donner de l'essor au trafic du blé d'hiver pour fournir le marché oriental. Comme le taux projeté de 25 centins par 100 livres est un centin moindre que celui qui est chargé pour Fort-William ; et comme la compétition du Puget-Sound d'un côté et du Grand-Tronc-Pacifique de l'autre (quand il sera construit) sera cause d'une autre réduction dans les taux, votre Commission pense qu'un accroissement considérable va se produire dans le trafic vers l'ouest, sur toute la province d'Alberta.

Tout en croyant que le blé et les autres grains continueront à former l'article principal d'exportation des pays de l'ouest, votre Commission désire attirer l'attention sur le commerce d'animaux, qui, malgré l'abolissement de plusieurs grands ranches chez les fermiers ordinaires, à cause du progrès du pays, ne cessera de contribuer au trafic pour une large part d'une manière progressive; et qu'en somme il ne faut pas le négliger ; au contraire, il faut y consacrer tous les soins qu'il mérite. A ce sujet, votre Commission désire attirer l'attenton sur le rapport du Bureau du commerce de Calgary (vol. 4, p. 386-391) ; et en considération de l'état non satisfaisant dans lequel se trouve actullement ce commerce, et aussi à cause des efforts de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et de la République Argentine pour développer de toute manière leur commerce d'animaux, votre Commission recommande qu'une commission spéciale soit nommée pour étudier dans tous ses détails cette branche du commerce du Nord-Ouest, y compris la possibilité pratique d'exporter les viandes de bœuf, d'établir un système convenable de réfrigérateurs et de disposer des produits de la ferme, etc.

Par le fait qu'un inspecteur de grain a été nommé pour le district de Calgary, sous le contrôle de M. Horn, inspecteur en chef du grain d'exportation à l'est et à

l'ouest, votre Commission recommande qu'aussitôt que des accommodements convenables auront été installés pour le pesage du grain dans ce district, ce même inspecteur soit aussi nommé contrôleur officiel du pesage.

VANCOUVER.

En raison de l'accroissement futur du trafic entre les provinces d'Alberta et de la Colombie-Britannique, du développement de cette dernière province et de la position géographique de Vancouver, avec son vaste port en eau profonde, les témoignages reçus à cet endroit sont d'un grand intérêt public, c'est pourquoi votre Commission en conseillerait la lecture complète ; mais elle désire particulièrement attirer l'attention sur la question des propriétés riveraines du port de Vancouver. Voir le témoignage de M. Bell-Irving (p. 439-40-42).

" Vous avez fait allusion à un point que plusieurs d'entre nous, dans Vancouver, considèrent très important, c'est le contrôle des lots riverains du port par une compagnie. Je crois que cette question deviendra de plus en plus importante, à mesure que la population de Vancouver augmentera et que de nouvelles industries y seront établies. Actuellement, je pense que le chemin de fer du Pacifique Canadien possède dix fois plus de terrain, sur la rive du port, qu'il en a légitimement besoin pour son trafic. Il pourrait être possible, sans nuire aux affaires légitimes de cette compagnie, à laquelle personne ne voudrait faire dommage, de prendre des arrangements par lesquels la partie de la rive qu'elle n'utilise pas serait remise au Dominion, et acquise par d'autres. Il y a maintenant plusieurs industries établies le long du port qui ont à souffrir du " C.P.R." parce qu'elles ne peuvent pas s'étendre. C'est réellement un obstacle au développement de cette place, qu'une si grande partie du port soit contrôlée par une compagnie. J'ai vu dans un rapport, que je crois être exact, que le Pacifique Canadien possède toute la rive du port depuis Vancouver juqu'à Port-Moody. Il est difficile de concevoir que des terrains appartenant à des propriétaires individuels se trouvent à faire partie de l'octroi de terrain accordé au chemin de fer. Une grande partie de False-Creek, sur les deux côtés, et de English-Bay, appartient au " C.P.R.", de sorte que presque tout le devant du port, depuis Port-Moody en descendant, est la propriété de cette compagnie, et, pourtant, plusieurs parties de ce rivage pourraient servir au commerce ou aux usages du port.

Le président—Jusqu'à quelle distance s'étendent ses droits dans les baies ?

M. Bell-Irving—Sur une distance considérable.

Le président—Alors, si le gouvernement construisait des quais, ou draguait le port, et qu'il remplirait de chaque côté, à qui cela appartiendrait-il ?

" M. Bell-Irving—Les avocats auraient à décider jusqu'où s'étendent ses privilèges.

" Le président—Est-ce que vous suggéreriez que le " C.P.R." soit remboursé en cédant une partie de ce terrain ?

" M. Bell-Irving—Il n'y a aucun doute que le " C.P.R." demandera d'autres privilèges au gouvernement, dans le futur comme il l'a fait par le passé, et je déclare à titre de suggestion que, si des arrangements de ce genre sont pris, cela serait d'un grand avantage à tout le Dominion. Tout ce que nous voulons c'est d'avoir un port ouvert, et plus qu'un ou deux chemins de fer qui puissent venir ici ; c'est pourquoi nous voudrions que les abords du port, par terre et par eau soient aussi libres que possible.

" M. Ashdown—Quelle partie du port, dans les limites de Vancouver, appartient à la compagnie du Pacifique ?

" M. Bell-Irving—Environ quatorze milles; il peut y avoir un ou deux points qui ne sont pas inclus.

" M. Ashdown—De sorte que la compagnie a toute le devanture du port sur le côté de Vancouver de l'anse Burrard ?

" M. Bell-Irving—Oui ; et aussi une partie des deux côtés de False-Creek.

" M. Ashdown—Vous prétendez donc que la propriété du " C.P.R." s'étend aussi loin que l'eau profonde se rend dans False-Creek ?

" M. Bell-Irving—Oui; False-Creek n'est navigable que pour de petites embarcations. On pourrait le rendre navigable par du dragage et du minage.

" M. Ashdown—Quelle partie du port est occupée par le " Great Northern Railway " ?

M. Bell-Irving—Elle est située dans False-Creek.

" M. Ashdown—Au delà des terrains du " C.P.R." ?

" M. Bell-Irving—Oui ; mais cette partie n'est pas navigable par aucuns vaisseaux de conséquence.

" M. Ashdown—Alors le " Great Northern " ne peut pas se rendre aux eaux navigables ?

" M. Bell-Irving—Non.

" M. Ashdown—Si d'autres chemins de fer venaient à Vancouver, comment pourraient-ils avoir accès aux eaux navigables ?

" M. Bell-Irving—Un moyen possible serait de construire un pont sur le deuxième chenal. Ce pont coûterait extrêmement cher. Il devrait y avoir un pont soit à très haut niveau ou un pont à bas niveau avec un grand tablier mobile. Ce pont permettrait d'atteindre la rive nord de l'anse Burrard ".

Nous donnons aussi une partie d'un mémoire du Bureau de commerce concernant la même question (p. 520-1 et 2) :

" Qu'en vue des deux grands facteurs :—Premièrement, la position géographique et la vaste étendue du port intérieur de Vancouver, libre de glace à toute saison et pouvant permettre le mouillage et tous les accommodements possibles aux vaisseaux du plus gros tonnage, ont fait de ce port la plus grande porte de sortie du Canada sur l'océan Pacifique . . . . Le Bureau considère qu'il est déplorable de constater, comme on peut voir par la carte ci-exhibée, que presque toute la devanture de la rive sud de l'anse Burrard, dans les limites de la cité, est en possession ou pratiquement sous le contrôle d'une compagnie; et tandis que nous reconnaissons pleinement tout ce que la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien a fait pour contribuer à l'avancement de notre contrée et province, et que nous ne pouvons oublier que c'est au terminus de ce chemin important que Vancouver doit son existence, ce Bureau ne peut s'empêcher d'être convaincu que l'importance future de la cité, comme entrepôt de commerce, que les exigences des ressources naturelles de cette province, et les intérêts agriculteurs et manufacturiers du Dominion, en général, demandent que le gouvernement fédéral se fasse restituer une partie des droits de rive, soit en l'acquérant de la compagnie, ou si cela est impossible, en passant quelques règlements donnant droit sur les quais et les docks, et fournissant les accommodements nécessaires, même en imposant une taxe raisonnable; règlements qui auraient pour effet de donner libre accès au trafic général de la marine marchande, d'une part, et à d'autres compagnies de chemin de fer, d'autre part, qui pourraient se faire autoriser, par une charte, de rendre leur ligne juqu'à ce port.

" Toujours dans le même but, le Bureau voudrait insister pour que le gouvernement fut avisé d'adopter de telles mesures, concernant les *Droits Riverains* sur toute l'étendue de l'anse Burrard, au delà des limites de la cité pareillement, et en dedans des premiers chenaux, et sur les bords de (*a*) False-Creey, (*b*) de la réserve indienne de Kitsalno, et (*c*) d'English-Bay, pour que les rives ne puissent être aliénées, d'une manière permanente, par aucune compagnie, corps public ou individuel, un ou des individus, mais qu'elles soient toujours conservées par l'Etat et contrôlées de façon à favoriser les intérêts de la cité de Vancouver, et de tout le public pour le bien commun général.

" En rapport avec cette question, le Bureau ne saurait trop insister sur le besoin de recommander qu'aucun plan préparé pour les améliorations de False-Creek

et adopté aux accommodements requis pour des vaisseaux océaniques, ne soit limité aux exigences immédiates, mais que ce plan soit basé sur des vues larges et conçu de façon à ce que chaque amélioration, qui sera faite de temps en temps, puisse ultérieurement former l'ensemble d'un grand port. Le Bureau voudrait aussi attirer l'attention de votre honorable Commission sur les ressources forestières immenses et magnifiques de notre province, ses houillères inépuisables, ses mines de fer non exploitées, et sur l'avenir de ce port comme place de construction de navires sur une grande échelle ; cette dernière industrie devrait être encouragée ; elle est tellement importante à tout le Dominion que cet argument seul devrait décider le gouvernement à conserver libres les rives du port et à procurer au public des quais pouvant accommoder des vaisseaux de gros tonnage ".

Votre commission cite aussi le témoignage de M. Alexander, M. Lake et M. Jackson (p. 419) :

" Le président—Quels accommodements pouvez-vous offrir aux autres steamers, en outre de ceux de la compagnie du " C.P.R." ?

" M. R. H. Alexander—Nous n'en pouvons donner aucun, actuellement.

" M. Ashdown—N'y a-t-il pas eu certaine difficulté, il y a quelque temps, à propos des steamers de Seattle qui n'ont pu se rendre ici aux quais parce que ces quais étaient la propriété de la compagnie du " C.P.R." ?

" M. Alexander—Je crois qu'il y a eu des difficultés pendant un certain temps, mais que la chose a été finalement réglée ".

(P. 539) :

" M. Gordon Lake, gérant de la compagnie Union Steamship "—J'étais absent dans le temps, mais je pense que notre compagnie a pris des arrangements pour fournir un quai au bateau. C'était le *City of Seattle*; et il y a trois ans que l'accident est arrivé. Ce steamer faisait concurrence à la compagnie du " C.P.R." dans le trafic de Skagway, et notre compagnie avait offert de fournir un quai. Le compagnie du " C.P.R." nous avait demandé de ne pas offrir ce quai, et parce que nous n'en avions pas tenu compte, elle avait mis et laissé un train en travers du chemin, de sorte que l'accès à la ville se trouvait obstrué vis-à-vis du quai, et il en était de même pour la cargaison du steamer. Alors nous avons abandonné la partie, et nous avons averti la compagnie Américaine que nous ne pouvions pas lui fournir un quai ".

(P. 548) :

" M. C. J. Jackson—Ils nous ont vendu une partie de la rive, et dans ce contrat de vente il y a une clause qui, comme je le comprends, est dans tous leurs contrats de vente —c'est-à-dire que nous ne pouvons vendre à aucune compagnie de chemin de fer ou de transport, et qu'il y a une restriction pour l'usage de ce lot riverain pour tout le temps que nous l'avons en notre possession.

" M. Ashdown—Quelle est cette restriction ?

" M. Jackson—Qu'aucun bateau leur faisant concurrence ne pourra avoir usage du lot riverain, sans la permission du surintendant local de la compagnie du " C.P.R.". L'infraction à ces conditions annule le contrat de vente. Et ce contrat nous engage, nous, nos héritiers, nos représentants, et cela pratiquement à perpétuité ".

L'ingénieur de la cité nous a transmis une carte géographique de Vancouver, que nous avons annexée à ce rapport. Votre Commission recommande une attention spéciale à cette carte, qui désigne, en couleurs, les différentes parties de la rive de Vancouver, qui sont la propriété des, ou occupées par les différentes compagnies et autres personnes.

Votre Commission trouve les faits cités d'une exactitude substantielle, et sans vouloir faire aucune réflexion sur la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, qui a créé pour ainsi dire Vancouver, il nous semble qu'un tel état de choses n'est pas dans les intérêts réels, même de cette compagnie, et qu'il est déplorable au point de vue des intérêts de la cité, et du Dominion en généralt, qu'un port d'une telle importance

comme Vancouver, soit soumis aux restrictions et au contrôle d'une seule compagnie ; surtout si l'on considère toute l'importance qu'il pourrait acquérir si des accommodements convenables et un libre accès étaient fournis à tous.

D'après les conditions actuelles, aucune autre compagnie ne peut avoir un terminus en eau profonde dans ce port. Mais si quelque compagnie désirait faire concurrence pour le trafic, elle serait obligée de se chercher un endroit à Vancouver-nord et de construire, à grands frais, un pont traversant l'anse Burrard, à cinq milles au-dessus de la cité actuelle de Vancouver, et aboutissant sur le côté nord de l'anse; et les marchandises pour être embarquées aux quais et débarquées des quais ou des stations à Vancouver-nord, devraient être traversées en bateau sur une distance d'un mille, ou charroyées en faisant un détour d'environ huit milles.

Conformément au principe antérieurement affirmé par votre commission, savoir :—

" Que le Dominion du Canada ayant le contrôle du trafic et du commerce établis entre chaque province, et dépensant continuellement des sommes immenses pour maintenir, améliorer et protéger nos ports et nos voies navigables, devrait, dans un but d'intérêt public, posséder et contrôler ces voies et les terrains y adjacents navigables ".

C'est pourquoi votre commission recommande :—

(1) Que la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien soit engagée à remettre au Dominion du Canada telles parties des devantures du port de Vancouver et des terrains adjacents, suivant les exigences du trafic futur, afin de permettre l'accès libre et l'usage suffisant du port à tous ceux qui désireraient s'en servir pour des fins de transport.

(2) Que votre gouvernement entre en négociations pour acheter, exproprier, ou autrement les rives et les terrains adjacents dans l'anse Burrard et à False-Creek, aux endroits que l'on considérera raisonnablement nécessaires d'obtenir.

(3) Que toute l'anse Burrard, depuis son entrée jusqu'au deuxième chenal, soit considérée faire partie du port.

(4) Que, en considération de l'importance de la rive de Vancouver-nord qui doit être réservée aux intérêts publics, toute cette rive s'étendant de la partie appartenant à la compagnie " Victoria, Vancouver and Western Railway ", pour des fins de navigation, jusqu'à l'ouest de l'entrée de l'anse Burrard, ainsi que les terrains adjacents à ces rives (sauf les portions employées *bona fide* pour la navigation) soient achetés par le gouvernement fédéral.

(5) Qu'aussitôt que les terrains, ci-dessus mentionnés, auront été mis en possession du Dominion, que l'on fasse le plan d'un port immense, pour l'avenir, de façon que tous les travaux qui seront exécutés (actuellement ou plus tard) soient faits selon ce plan.

(6) Que toutes les rives et les terrains adjacents, qui appartiennent au gouvernement du Dominion, ou qui lui appartiendront, de la manière ci-dessus mentionnée ou autrement, soient maintenus et contrôlés par ce gouvernement dans l'intérêt du public, et en vue d'accommodements pour tous les intéressés qui désirent actuellement ou désireront plus tard se servir du dit port.

(7) Qu'aussitôt que les terrains en question seront la propriété du gouvernement fédéral, ce port soit déclaré port national, et qu'aucuns droits de quai ou de port (autres que ceux des bassins de radoub et des élévateurs) ne soient prélevés par le gouvernement ou perçus par aucun de ses fonctionnaires.

La Commission considère False-Creek comme une partie importante du port de Vancouver, et comme tel il devrait être réservé aux intérêts publics, et faire partie du plan ci-dessus mentionné ayant pour but la création d'un grand port. Mais, comme au temps de la réunion de votre Commission, à Vancouver, M. J. R. Roy, ingénieur du gouvernement, sous les ordres du ministère des Travaux public, était à examiner False-Creek, afin de préparer un rapport avec plans et estimations, pour faire de ce crique un port en eau profonde, et comme votre Commission n'a pas eu l'opportunité

de connaître les résultats de cet examen, elle ne croit pas être en position de faire aucune recommandation spéciale concernant ces améliorations projetées.

Durant le cours de ses réunions à Vancouver, on a sollicité les services de votre Commission, de la part du chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, que l'on se propose de construire depuis False-Creek jusqu'à Fort McLeod, une distance de six cents milles, et pour lequel aussi on demande l'aide du gouvernement fédéral, mais votre Commission croit qu'il n'est pas dans ses attributs de faire rapport sur cette question, qui lui paraît plutôt appartenir au domaine de la politique fiscale.

VICTORIA.

En traitant les questions concernant Victoria, votre commission désirerait attirer l'attention sur le fait que cette cité n'est pas seulement la capitale politique de la province de la Colombie-Britannique, mais de plus la principale cité et la capitale financière et commerciale de l'île de Vancouver ; et qu'en conséquence ceux qui ont fait des déclarations devant la Commission ont parlé au nom de l'île entière.

Et comme l'île de Vancouver est d'une étendue très considérable, possède d'immenses ressources non développées et un beau climat, mais malgré tout est peu connue, votre Commission a cru bien faire, en s'occupant des questions de transport, de mentionner aussi quelques faits descriptifs en même temps que les témoignages reçus sur Victoria et l'île en général.

" (P. 465)—L'île de Vancouver contient 16,000 milles carrés ; c'est-à-dire qu'elle est aussi considérable que toute la terre ferme de la Nouvelle-Ecosse.

" (P. 467)—Il y a certainement sur l'île de Vancouver une beaucoup plus grande quantité de bois de commerce, de première classe, que l'on en peut trouver dans aucune autre partie du monde de même superficie.

" (P. 470)—Du bois pouvant couvrir 40,000 pieds de superficie à l'acre, et même plus, peut se rencontrer dans toutes les parties de l'île.

" (P 468)—Des minéraux de cuivre d'or et de cuivre sont disséminés dans toute l'île.

" (P. 470)—A Quatsino-Sound, vous trouvez du charbon, du fer et de la chaux, le tout à moins d'un mille de l'eau profonde, où aucun vaisseau du monde peut mouiller en sûreté.

" (P. 471)—L'île de Vancouver produit des pommes, des fraises, des pêches, des raisins et quantité d'autres fruits.

" (P. 472)—Je crois qu'au moins un tiers de l'île peut être utilisé en culture.

" (P. 469)—Le président—Mais votre principal commerce n'est-il pas le bois et les minéraux ?

" M. Lugrin—Dans les conditions actuelles de l'île nous pouvons mentionner le bois en premier lieu, les minéraux en deuxième et l'agriculture en troisième lieu, mais il est tout à fait possible que le développement de l'endroit intervertirait l'ordre. Les dépôts ferrugineux sont nombreux et quelques-uns sont certainement considérables. Ils consistent surtout en fer magnétique d'une qualité supérieure, mais il y a aussi des dépôts d'hématite.

Les extraits suivants des témoignages décrivent les accommodements du port de l'île de Vancouver, et donnent les idées du peuple de cette île en ce qui concerne l'amélioration des facilités de transport :

" (P. 458)—Bureau de commerce :—

" Sur cette côte, les ports, qui peuvent être utilisés en vue du commerce océanique, sont :—

" Victoria—Ce port est divisé en deux parties, le port intérieur et le port extérieur. Le port intérieur est parfaitement renfermé dans les terres, mais il devra être creusé avant de pouvoir servir sur une grande échelle au trafic océanique. Par port extérieur, on entend la nappe d'eau bornée à l'ouest par Macauley-Point et à l'est par

Holland-Point. Il y a déjà des quais dans le port extérieur, pouvant accommoder des steamers tirant 29 pieds d'eau ; et en construisant un brise-lames, ce port peut être prolongé et fournir des accommodements très étendus de protection et de sûreté aux vaisseaux d'aucune dimension et d'aucun tirant d'eau.

"Esquimalt—Ce port est adjacent à Victoria. Il est sûr, excellent et offre de grandes facilités. Sa profondeur générale est de six brasses. Les "Royal Roads" situés entre Albert-Head et l'entrée du port d'Esquimalt, offrent un bon mouillage sur une distance de trois milles, partout jusqu'à trois quarts de mille de la côte.

"On arrive à Esquimalt, du côté de l'océan, par le détroit de Juan de Fuca. Ce détroit offre un grand avantage par le fait que des sondages peuvent être pris jusqu'à une distance de trente milles au large de son entrée. Au milieu du détroit il y a une zone d'eau d'une profondeur de 100 brasses, se dirigeant de l'est à l'ouest. Ce chenal se continue jusqu'après les 'Race-Rocks,' où les vaisseaux tournent au nord pour atteindre Victoria et Esquimalt. Au delà de ce point la profondeur de l'eau diminue à 60 et 70 brasses. La profondeur de l'eau diminue rapidement de chaque côté de la zone profonde. On assure qu'il n'y a pas, sur toute la côte du Pacifique, dans l'Amérique du Nord, un endroit plus favorable à la navigation.

"Barcley-Sound—C'est un bras de mer considérable, situé à l'ouest de l'entrée du détroit de Juan de Fuca. Il se divise en plusieurs chenaux, dont le principal est le canal Alberni, qui entre jusqu'à 23 milles à l'intérieur des terres. Plusieurs îles se rencontrent à l'entrée de ce bras ; le passage principal entre elles est celui qui est appelé 'Middle-Channel', il a trois milles de largeur, dans sa partie la plus étroite, et 30 à 54 brasses d'eau. Le témoignage des armateurs confirme que Barkley-Sound est un des meilleurs ports, et des plus sûrs de la côte du Pacifique.

"Quatsino-Sound—C'est la plus éloignée à l'ouest de toutes les anses profondes qui caractérisent la côte ouest de l'île de Vancouver. Elle pénètre dans l'île jusqu'à 25 milles et se divise en trois chenaux. Il y a partout une bonne profondeur d'eau. L'entrée en est facilement reconnue de l'océan, à cause des hautes montagnes, et les navires à voiles peuvent y venir presque dans n'importe quel temps.

"(P. 478)—M. Lugrin:—

"Quatsino-Sound, non seulement en théorie mais en pratique, peut être considéré aussi proche de l'Orient que Port-Simpson, au point de vue de la navigation. En effet la distance entre Yellow-Head-Pass et Quatsino-Sound n'est qu'un peu plus grande, si elle l'est réellement, que la distance de Yellow-Head-Pass à Port-Simpson ; de plus les avantages des ports de ses îles équilibrent en sa faveur la longueur additionnelle de chemin de fer pour se rendre à Quatsino-Sound.

"(P. 460)—Toute la côte océanique de l'île de Vancouver est plus près de Port-Simpson ou de toute autre port sur la terre ferme, au nord de l'entrée du chenal Sardiner, que Yellow-Head-Pass. On nous informe que la nature de Yellow-Head-Pass, par ses rapports avec les régions fertiles et productrices des prairies du Canada, est destiné d'une manière spéciale à devenir un des principaux débouchés du trafic à travers les montagnes.

"(P. 462)—Le Bureau de commerce:—

"Il est désirable, dans les intérêts du Canada et de tout l'empire, qu'une étude complète soit faite des routes disponibles, sur la terre ferme, pour arriver par des chemins de fer à la côte océanique de l'île de Vancouver.

'Il n'y a pas de doute que le temps approche, et il est plus près peut-être qu'on ne le croit, où le Dominion reconnaîtra l'importance nécessaire d'un pont entre l'île et la terre ferme ; et nous croyons qu'il serait judicieux pour le gouvernement d'obtenir toutes les informations possibles sur cette question. Un tel pont devrait être sous le contrôle du gouvernement et gratuit pour toutes les lignes de chemins de fer.

"(P. 462½)—Le Bureau de commerce:—

"Dans son rapport au gouvernement du Canada, en 1877, sir Sanford Fleming disait: 'Une ligne non interrompue de chemin de fer, reliée aux chemins de fer des provinces de l'est, jusqu'à un des ports de la côte extérieure de l'île de Vancouver, se-

rait très désirable. Toutes les difficultés de la navigation, pour atteindre la terre ferme, seraient alors évitées. Les exigences de l'avenir peuvent rendre indispensable, à aucun prix, la continuation d'une ligne de chemin de fer jusqu'à la rive extérieure de l'île de Vancouver'. C'est pourquoi le bureau suggère respectueusement, qu'en vue du développement rapide de l'ouest du Canada, de l'ère de progrès inaugurée en Orient, et des exigences mentionnées par sir Sanford Fleming, on devrait de suite étudier la nature du problème à résoudre pour obtenir ce résultat.

(P. 475)—M. Lugrin:—

" On fait l'exploration de trois lignes de chemin depuis Yellow-Head-Pass jusqu'à Esquimalt et Quatsino Sound, par la route de l'anse Bute, et par la traverse à Seymour Narrows. Une de ces lignes est indiquée sur la carte qui accompagne ce rapport de 1877. Après avoir passé par Yellow-Head-Pass, cette ligne gagne le nord-ouest, suit la vallée de la rivière Fraser, et arrivée à la grande courbe de la Fraser, elle tourne et court vers le sud-ouest jusqu'à ce qu'elle atteigne l'anse Bute, où elle devrait traverser, jusqu'à l'île de Vancouver, par Seymour Narrows. La distance de cette route depuis Edmonton jusqu'à Quatsino serait de 1,200 milles.

" Le président—Comment cela correspond-t-il avec la distance d'Edmonton à Vancouver ?

" M. Lugrin—La distance de Edmonton à Vancouver est actuellement de 838 milles. Une seconde ligne de chemin de fer a été explorée à partir du même point ; cette ligne, au lieu de gagner au nord jusqu'à la grande courbe de la rivière Fraser, se dirige au sud par la route de la rivière Thompson jusque près de l'embouchure de la rivière Clearwater, d'où elle suit une course le plus à l'ouest possible jusqu'à l'anse Bute. La distance d'Edmonton à Vancouver, par cette route, serait de 863 milles, ou environ la même distance qu'il y a d'Edmonton à Vancouver par la route actuelle.

" (P. 477)—M. Lugrin :—

" Le bureau de commerce de Victoria désire que " la Commisison recommanderait qu'une autre exploration de ce pays fut faite dans le but de trouver la meilleure ligne de Yellow-Head-Pass à l'anse Bute ".

" En supposant que l'on trouve une bonne route pour un chemin de fer de Yellow-Head-Pass à l'île de Vancouver, il a été démontré que Victoria, Esquimalt, Barclay-Sound ou Quatsino-Sound peuvent être utilisés pour une ligne de chemin de fer ".

Votre Commission désirerait attirer l'attention sur les plaintes faites, principalement au nom des propriétaires des chantiers de construction de vaisseaux, des ateliers de réparations, des scieries, etc., à cause de la profondeur insuffisante d'eau dans le port intérieur de Victoria:—

" (P. 848)—Aucun vaisseau tirant plus de 11 pieds d'eau ne peut naviguer sûrement dans le port intérieur. Il y a ici plusieurs ateliers où l'on travaille le fer. Le principal est la " Victoria Machinery Depot ". Il y a trois autres ateliers, qui servent à réparer et construire des vaisseaux ".

" (P. 486)—Il y a un besoin urgent pour les propriétaires de vaisseaux de la localité d'exploiter avec profit les deux produits les plus importants de cette province, savoir: le charbon et le bois. Ces deux produits représentant une valeur considérable. il faut un grand nombre de vaisseaux pour les transporter sur les marchés étrangers. Les vaisseaux requis pour ce trafic pourraient tous être construits ici, nous avions l'espace requis et la profondeur nécessaire pour leur permettre de flotter ".

" (P. 487)—En réponse au président :—

" Nous désirons que le chenal soit élargi et creusé. La compagnie " Marine Works " a engagé un capital de $100,000 pour l'outillage seulement. . . L' " Albion Iron Works " a placé un capital d'un quart de million. . . . . Mais ils ne peuvent faire arriver les vaisseaux à leurs quais faute d'une profondeur d'eau plus grande et d'une largeur suffisante du chenal ".

" (P. 480)—Un comité conjoint du bureau de commerce de Victoria et du conseil municipal a passé les résolutions suivantes :—

" (a) Que le port, depuis son entrée au large du quai extérieur jusqu'au pont de Point Ellice, compris en dedans des lignes rouges indiquées sur le plan ci-annexé, devrait être creusé à une profondeur uniforme de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, à zéro, tel que récemment déterminé par le levé des marées.

" (b) Que l'extrémité nord de cette partie de Laurel Point, appartenant au gouvernement provincial, et qui est actuellement au-dessous du niveau de l'eau haute, devrait être minée; et qu'on ne devrait pas permettre de construire des quais ou autres travaux, qui pourraient obstruer le chenal dans les Narrows, sur ce côté de la dite pointe.

" (c) Que les déblais provenant du creusage devraient être employés aux fondations d'un brise-lames que l'on devrait construire de Holland Point à Brotchie-Ledge ".

C'est pourquoi, votre Commision désirerait recommander:

Qu'une autre exploration et des levés définitifs et complets devraient être faits pour trouver la meilleure route depuis les plaines de l'Alberta jusqu'à un port océanique sur le côté sud de l'île de Vancouver.

Que, dans le cas où il se construirait un pont à Seymour-Narrows, ou ailleurs, reliant la terre ferme de la Colombie-Britannique avec l'île de Vancouver, ce pont et ses approches, ainsi que les terrains de chaque côté des eaux adjacentes, sur une superficie raisonnablement nécesaire pour permettre l'accès libre à ce pont, devraient appartenir au gouvernement du Canada et être mis sous son contrôle, dans le but d'accorder des droits égaux aux chemins de fer que l'on désirera faire arriver à ou passer sur ce pont et ses approches.

Vu que dans plusieurs cas, les frais de pilotage paraissent être nullement contrôlés par la loi, mais plutôt basés sur le désir du bureau de la commission des pilotes de s'exempter de cette loi et de charger des frais onéreux pour des services qui n'ont pas été rendus (plusieurs capitaines préfèrent amener ou faire sortir leurs vaisseaux eux-mêmes, qu'ils aient à payer le pilotage ou autrement), votre Commission recommande que les règlements du pilotage soient amendés pour se prêter aux circonstances du port, et qu'il n'y ait pas de frais à payer, si aucun pilote n'est employé, et aussi dans les cas où il paraît très raisonnable de permettre à tous les capitaines, de certains bateaux, ou de certaines lignes de bateaux, de conduire eux-mêmes leurs vaisseaux, sans l'aide d'un pilote.

Que, conformément au principe ci-dessus mentionné, le gouvernement du Canada obtienne par négotiations, achat, expropriation ou autrement, la possession de tous les terrains, sur le devant du port de Victoria, ou pouvant servir à ce port, que ces terrains appartiennent à la province de la Colombie-Britannique, à la cité de Victoria ou autres corps publics; et qu'il s'empare aussi, selon les circonstances, de tous les autres terrains qu'il jugera nécessaires; et que tous les terrains obtenus de la manière ci-dessus décrite ou autrement, ainsi que tous ceux qui sont actuellement en la possession du gouvernement du Dominion, soient tenus, administrés et contrôlés par le gouvernement du Canada, pour les intérêts du public, et dans le but d'y faire les améliorations pouvant accommoder tous ceux qui sont actuellement ou seront plus tard intéressés à établir un centre d'affaires dans ce port ou se servir de celui-ci.

Qu'aussitôt que les terrains ci-dessus mentionnés auront été obtenus, un ingénieur compétent soit nommé pour faire un rapport élaboré sur les améliorations demandées pour le port intérieur, aussi bien que sur la question du brise-lames. De sorte que votre gouvernement pourra s'occuper de la question des améliorations requises, et décider quels sont les travaux qui exigent une exécution immédiate.

NEW-WESTMINSTER.

En considération des nombreuses industries, concernant le commerce de bois et les manufactures de conserves, qui sont en pleine activité à cet endroit, il est opportun de

déterminer et garder une profondeur d'eau suffisante pour les vaisseaux océaniques qui fréquentent le port. Les témoignages entendus sur cette question démontrent que le ministère des Travaux publics constate qu'il y a 27 pieds d'eau dans le chenal, et l'on présume que cette profondeur est amplement suffisante, si ce niveau est maintenu. Mais, à cause de la nature de la rivière, il y a beaucoup de travaux à faire pour empêcher les hauts-fonds de s'y former, et pour maintenir le bras du nord en état de pouvoir y faire des travaux, c'est pourquoi votre Commision est d'opinion que le dragueur, actuellement en opération sur la rivière, pourrait faire plus d'ouvrage avec deux équipages, et elle recommande que des démarches nécessaires soient prises pour obtenir une carte marine du port, ainsi que du chenal qui y conduit, dans le but de permettre aux armateurs de faire assurer leurs vaisseaux à des taux raisonnables.

LES TERMINI DES CHEMINS DE FER G.T.P. ET C.N.

En vertu du principe déjà affirmé que le gouvernement doit posséder et contrôler les terrains adjacents aux eaux navigables, il est à désirer qu'en établissant un port en eau profonde sur la côte du Pacifique pour servir de termini aux chemins de fer du Grand-Tronc Pacifique, et du Canadian-Northern, on ne permette à ces compagnies de posséder et retenir, sur les devantures du rivage que ce qu'il leur sera raisonnablement nécessaire au point de vue de la navigation pour leur trafic.Tout le reste du rivage devrait être obtenu ou retenu, suivant le cas, et ultérieurement tenu, possédé, administré et contrôlé par le gouvernement du Canada, pour les intérêts du public et dans le but de donner à tous ceux qui peuvent actuellement ou pourront plus tard désirer avoir accès aux dits ports ou de s'en servir.

Le tout respectueusement soumis.

ROBERT REFORD, président.
J. H. ASHDOWN, commissaire.

Winnipeg, 11 décembre 1905.
C. N. Bell, secrétaire.

PREMIER RAPPORT INTERIMAIRE.

MONTRÉAL, 1er janvier 1904.

Qu'il plaise à Votre Excellence :

En continuation des travaux qui leur ont été confiés, vos Commissaires des voies de transport ont l'honneur de faire rapport au sujet de l'état actuel du port Saint-Jean, N.-B. Ils sont arrivés en la cité de Saint-Jean, le neuvième jour de janvier 1904, où ils ont été reçus par le maire et le président du Bureau de commerce. Ils ont tenu des assemblées, accessibles à toutes les personnes intéressées, les 9 et 11 janvier, et ils ont pu constater, le 9 janvier, qu'en outre des vaisseaux réguliers du trafic dans le port, il y avait quatre steamers océaniques qui prenaient et débarquaient des cargaisons à Sand-Point, le terminus de la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, sur la côte ouest du port.

Le port de Saint-Jean a une superficie de 1,700 acres à marée haute, il fut accordé à la cité en 1785 par une chartre royale, dont une clause se lit comme suit :—

« Et par notre grâce spéciale, nous reconnaissons, proposons et accordons aux dits maire, échevins et municipalité et à leurs successeurs les droits de conserver les eaux de la rivière, du port et de la baie de la dite cité, et qu'ils auront seuls le pouvoir d'amender et améliorer les dits port, rivière et baie pour se procurer une navigation.

un mouillage, un amarrage plus sûrs et plus convenables pour les vaisseaux arrivant à la dite cité, et aussi pour faire des règlements et ordonnances à ce sujet; que les dits maires, échevins et municipalité, et leurs successeurs feront et pourront, comme ils le jugeront convenable, construire et ériger autant de jetées et de quais, dans la dite rivière, qu'il sera nécessaire pour donner plus de protection au dit port et pour charger et décharger les marchandises, et aussi construire des docks et des plans inclinés pour les fins ci-dessus mentionnées; et qu'ils pourront se fournir et prendre le mouillage, l'usage des quais et des docks pour les vaisseaux, sans avoir à en rendre compte à nous, nos héritiers ou successeurs ".

Le port est relié à la Baie de Fundy par un chenal d'un accès facile, mais qui serait amélioré s'il était dragué et redressé de la manière décrite dans un rapport soumis, au ministère des Travaux publics, par son ingénieur résident à Saint-Jean.

Sur le côté est du port se trouve l'outillage du terminus du chemin de fer Intercolonial, comprenant un élévateur, un quai avec hangars, pour décharger les steamers océaniques; il y a aussi un bon nombre de petits quais pour le trafic local et appartenant à des particuliers et à la cité.

Le côté ouest du port, connu sous le nom de Carleton ou Saint-Jean-ouest, est relié à la cité proprement dite par un bateau traversier, un pont de trafic sur la rivière Saint-Jean et un pont " cantilever " pour les chemins de fer.

Vos Commissaires ont particulièrement porté leur attention sur le côté ouest du port où se trouve le terminus du chemin de fer Pacifique Canadien (et du chemin de fer South Shore, qui a été loué, avec tout son équipement, à la compagnie du Pacifique, pour une période de 990 ans).

La compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien possède un élévateur pour le grain, muni de transbordeurs et outillage convenables, d'une capacité d'environ 1,000,000 de minots. cet élévateur est exempt de taxes pour vingt ans. Les bassins de mouillage n°s 3 et 4, pour les vaisseaux ont été loués par la cité de Saint-Jean à la compagnie du Pacifique. Les vaisseaux sont chargés par la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, et les déclarations recueillies prouvent que les quais n'offrent pas l'espace suffisant même pour le trafic actuel, et qu'il est urgent d'avoir d'autres accommodements. Dans le but de pourvoir au trafic additionnel, les autorités de la cité sont en négotiations avec le Pacifique Canadien pour construire un quai parallèle aux bassins actuels n°s 2, 3 et 4, et au nord de ceux-ci; ce nouveau quai fournirait trois ou quatre bassins pour les steamers. Il faudra faire du dragage au montant de 1,000,000 de verges cubes, avant de pouvoir construire ce quai en projet, et le Conseil de la cité ainsi que le Bureau de commerce ont fait une requête demandant que ces travaux soient exécutés par le gouvernement fédéral. La cité se propose de construire le quai et de le louer à la compagnie du Pacifique Canadien, suivant un bail à renouvellement.

Entre le nouveau quai proposé et Navy-Island, vers le nord, où il y a actuellement le quai du bateau traversier et quelques quais de la localité, il y a de l'espace pour dix ou douze bassins de grandeur suffisante pour recevoir des steamers océaniques, en y construisant des quais convenables. On a représenté à vos Commissaires qu'un grand nombre de quais pourraient être construits autour de la baie Courtnay, si on y érigeait un long brise-lames. La cité de Saint-Jean prétend avoir dépensé la somme de $750,000 pour améliorer le port.

Vos Commissaires sont convaincus qu'en considération du volume toujours croissant du trafic qui se fait dans le port de Saint-Jean, des accommodements et des facilités en plus grand nombre sont d'une urgente nécessité.

En considération des faits ci-dessus mentionnés, vos Commissaires ont l'honneur de recommander que le dragage nécessaire, sur le site du nouveau quai en projet, soit entrepris et complété par le gouvernement fédéral, et que les autorités de la cité en soit notifié le plus tôt possible, afin qu'elles prennent, durant cet hiver, des arrangements pour se procurer le bois nécessaire; et ce bois devra être ordonné immédiatement si ces travaux doivent être prêts pour la prochaine saison de navigation. Vos Com-

missaires désirent faire remarquer que le dragage pourrait être commencé de suite avec les deux dragueurs, qui sont actuellement à Saint-Jean, et fini par une autre drague capable d'atteindre une profondeur d'environ 60 pieds à l'eau haute.

Vos Commissaires, en faisant cette recommandation, se rappellent que du dragage semblable a déjà été fait, dans le port de Saint-Jean, par le gouvernement. En suggérant que cet ouvrage soit fait par le gouvernement, dans le port qui appartient à la cité de Saint-Jean, vos Commissaires ont en vue les nécessités urgentes de la situation actuelle. En considérant l'avenir du port de Saint-Jean, avec son espace restreint, et en songeant aux grandes dépenses additionnelles qu'il faudra faire pour accommoder les autres chemins de fer qui peuvent y venir à une époque rapprochée, vos Commissaires recommandent que la cité de Saint-Jean, avant de vendre, louer ou aliéner, en aucune manière les lots de port, devrait, par ses autorités, correspondre avec le gouvernement fédéral et se procurer une sanction de ses actes. A moins qu'un tel arrangement soit fait, ou que le port soit placé sous le contrôle de commissaires du havre, l'on peut difficilement considéré qu'il est dans l'intérêt public de continuer à assister ce port au moyen des deniers publics.

Comme un exemple des dépenses qui pourront être requises plus tard, on peut citer l'opportunité de reculer les limites du port vers le côté ouest, à partir de Sand Point jusqu'à Partridge Island, donnant ainsi l'espace pour plusieurs autres quais.

Un projet étendu des améliorations futures devrait être soumis au gouvernement par la cité de Saint-Jean.

Vos Comimssaires recommandent de plus que le gouvernement prolonge le brise-lames actuel jusqu'à Partridge Island, et fasse, le plus tôt posible, le dragage nécessaire pour redresser et creuser l'entrée du port de Saint-Jean, tel que mentionné dans le rapport de M. Shewen, I.C., l'ingénieur résident du ministère des Travaux publics, à Saint-Jean.

Vos Commissaires ont, jusqu'à cette date, visité les ports de Saint-Jean, de Saint-André, de la rivière Sainte-Croix jusqu'à Saint-Stephen, les ports de Halifax, Sydney, Glace-Bay, Louisbourg et Sydney-Nord. A la ville de Glasgow, Nouvelle-Ecosse, nous avons tenu une assemblée et reçu, des représentants de ces endroits, des témoignages et informations, concernant Pictou, Truro et Country Harbour.

Un rapport complet, sur toutes les places ci-dessus mentionnées, sera fait en bonne et due forme.

Le tout respectueusement soumis,

Pour les commissaires,

JOHN BERTRAM, *Président.*

DEUXIEME RAPPORT INTERIMAIRE.

TORONTO, ONT., 6 mai 1904.

Qu'il plaise à Votre Excellence,

Nous avons l'honneur de faire rapport que dans le cours des travaux, qui nous ont été confiés, comme vos Commissaires des voies de transport, nous avons visité, le 3 courant, la ville de Port-Colborne, Ontario, à l'entrée du canal Welland, sur le lac Erié.

Ce port, situé à l'extrémité est de la navigation en eau profonde sur les grands lacs, occupe une position importante sur la route par eau, de Fort-William à Montréal. En passant le long de la partie à niveau du canal, depuis Thorold jusqu'à Port-Colborne, environ treize milles de distance, nous fûmes informés par l'ingénieur en charge, que, de Port-Dalhousie à Port-Colborne, toute la longueur du canal avait actuellement une profondeur complète de quatorze pieds, et qu'il n'y avait plus que deux autres piliers de centre à enlever en-dessous des ponts sur le canal, pour faire disparaître toute obstruction aux vaisseaux d'aucune largeur passant par le canal.

En arrivant à Port-Colborne nous nous sommes occupés à examiner l'état et les conditions du port, et ses moyens d'accommodement pour faciliter le transport par la voie du Saint-Laurent.

Dans notre examen nous avons été favorisés de l'assistance et des avis de M. J. L Weller, ingénieur surintendant du canal Welland ; M. A. J. Grant, ingénieur résident de Port-Colborne, de M. L. Coste, ingénieur du ministère des Travaux publics.

Autour de Port-Colborne, l'eau est peu profonde, et il a fallu creuser l'entrée du canal par un dragage considérable à travers un lit de pierre à chaux. L'entrée du canal, depuis les jetées du nouvel élévateur jusqu'à la pile de garde de l'écluse, a une longueur d'environ 4,600 pieds, avec une profondeur de 16 pieds et une largeur de 230 pieds, sauf vis-à-vis de la vieille jetée. Le long de cette partie, à l'extrémité nord, sont situés d'un bord la ville de Port-Colborne et sur le côté est le petit élévateur du Grand-Tronc. A une distance de 4,600 pieds de la pile de garde d'écluse, les jetées des nouveaux élévateurs ont été construites ; l'entrée du canal est beaucoup plus large et s'ouvre sur le lac, et tout autour des jetées il y a une profondeur de 21 pieds; on continue le dragage dans le roc afin de permettre aux vaisseaux de tourner plus facilement.

Les élévateurs sont construits en béton sur une fondation de roc, leur longueur étant de 700 pieds par 200 pieds de largeur, avec une jetée de raccordement de 200 pieds par 100 pieds, sur le côté nord. Ils sont à une distance d'environ 2,000 pieds du rivage, et reliés à un vieux quai qui a besoin de réparation. Au sud-ouest des nouvelles jetées, un brise-lames a été construit sur une longueur de 4,500 pieds, il est situé à 1,650 pieds dans le lac, et protègera la place contre les tempêtes du sud-ouest ou du sud, mais non contre les vents du sud-est. Pour obvier à cela, le ministère des Travaux publics a fait préparé des plans pour un autre brise-lames de 2,400 pieds au sud-est, et qui commencera à 600 pieds de l'extrémité est du brise-lames actuel ; lorsque ces constructions seront achevées le port se trouvera complètement à l'abri.

La question de savoir comment utiliser le système du canal actuel est assez importante pour mériter la plus grande considération.

A l'époque actuelle, avec le peu de facilité qui existe pour décharger les cargaisons dans ce port, l'usage de la route depuis Fort-William à Montréal, est restreint aux steamers ne tirant que quatorze pieds et d'une largeur limitée aux dimensions des écluses, c'est-à-dire ayant une capacité maxima de 75,000 minots de blé, et aux barges remorquées par des steamboats ou aux barges à vapeur ayant toutes les dimensions du canal, 256 pieds de long sur 42 pieds de large. Mais ces accommodements sont bien minimes en comparaison des grands steamers qui passent dans le canal du Sault Sainte-Marie, avec des cargaisons de 200,000 minots de blé et plus, et qui peuvent, sur un vaisseau tirant 20 pieds d'eau, transporter le grain à meilleur marché qu'aucun des petits steamers. La construction de ces grands steamers a été mise en vogue depuis que le canal du Sault Sainte-Marie a été creusé. Ils ont eu pour résultat de réduire les taux du fret, et si la route du Saint-Laurent veut jouir des mêmes avantages que les américains, il faudra fournir les accommodements nécessaires pour décharger les grands steamers à Port-Colborne, d'où leur cargaison peut être continuée jusqu'à Montréal sur des vaisseaux ayant les dimensions du canal.

C'est pourquoi vos Commissaires ont l'honneur de recommander:

Que les fondations et l'érection d'un élévateur, dans le havre de Port-Colborne, soient commencées immédiatement ; cet élévateur devrait contenir au moins 1,000,000 de minots et être placé de façon à pouvoir y ajouter des compartiments, en autant qu'ils seront nécessaires ;

Que l'élévateur soit du type le plus moderne approuvé, pouvant charger et décharger les vaisseaux avec la plus grande rapidité ; et qu'il soit construit de façon à charger les wagons de chemin de fer, quand le raccordement nécessaire aura été fait. Le gouvernement devrait en être propriétaire, évitant ainsi aucune possibilité de complication ou diminution dans le trafic sur la route du Saint-Laurent ; les taux de l'élévateur devrait être les plus bas possibles, son principal but étant d'encourager cette voie de transport, plutôt que de faire du profit avec l'élévateur ;

Que la construction du brise-lames sud-est soit commencée en même temps, assurant ainsi la sûreté des steamers qui viendront décharger leur cargaison ;

Que la vielle jetée, qui s'étend du phare de l'élévateur jusqu'au rivage, et tombe en ruine, soit reconstruit jusqu'à une profondeur de 22 pieds. pour arriver avec les niveaux du dragage futur, et que l'on enlève la jetée sur le côté est du chenal, celle que l'on a mentionnée sous le nom de vieille jetée, et qui est plutôt une obstruction à la navigation ;

Que l'on enlève aussi, le plus tôt possible, les deux piliers qui restent au centre, endessous des ponts de chemin de fer sur le canal.

Bien que les plans indiquent deux jetées sur lesquelles seront construits les élévateurs, vos Commissaires ne croient pas justifiable d'ériger plus d'un élévateur pour le moment. Il serait préférable de faire l'essai d'un seul, de constater son effet sur l'accroissement du trafic par la route du Saint-Laurent, qui, nous en sommes certains, sera tellement avantageux qu'il faudra un autre élévateur à une date rapprochée.

Le tout respectueusement soumis,

Pour les commissaires,

JOHN BERTRAM, *Président.*

TROISIEME RAPPORT INTERIMAIRE.

OTTAWA, 15 juin 1904.

A Son Excellence
Le Gouverneur général en Conseil.

MONSIEUR,Votre Commission des voies de transport a l'honneur de soumettre un rapport intérimaire sur les faits suivants, savoir :—

La question de prolonger, durant le printemps et l'automne, la saison de navigation en bas du fleuve Saint-Laurent, a, depuis des années, attiré l'attention des propriétaires de vaisseaux, des armateurs et des autres personnes intéressées dans la navigation océanique et fluviale.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ayant référé la question à vos Commissaires pour connaître leur opinion, et leur ayant transmis un rapport à ce sujet, préparé par M. F. W. Cowie, I.C., et daté du 21 avril 1904, traitant spécialement de l'avantage de l'emploi des steamers brise-glaces, vos Commissaires ont l'honneur de faire le rapport suivant :—

1. Dans l'intérêt de la question qui leur a été soumise et vu l'importance générale de ce qui concerne les voies de transport, vos Commissaires ont visité les ports de Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec, avec l'intention d'étudier les caractères physiques du Saint-Laurent et des différents ports, et de recueillir, dans ces endroits les données et témoignages des ingénieurs, expéditeurs, marchands, navigateurs, pilotes et de tous ceux qui sont compétents, par connaissance et expérience, à donner des opinions et des informations d'expert.

2. Vos Commissaires ont descendu le fleuve, depuis Montréal jusqu'à l'Ile-aux-Coudres, environ 60 milles en bas de Québec, sur le steamer *Frontenac,* que le ministère de la Marine et des Pêcheries avait mis à leur disposition. Ils ont examiné minutieusement autant qu'il leur était possible, sous les circonstances, faisant spécialement attention aux travaux, récemment exécutés par le ministère, pour procurer un chenal sûr aux vaisseaux qui montent et descendent, et aussi au dragage conduit par le ministère des Travaux publics, en vue de fournir un chenal de 30 pieds de profondeur; lesquels travaux, joints au nettoyage du chenal, inauguré depuis ces dernières années, devront sans doute donner confiance aux navigateurs, propriétaires de vaisseaux et aux compagnies d'assurances, et aussi les rassurer contre toute obstruction irrégulière du chenal.

3. Les déclarations, qui ont été faites libreement et franchement à la Commission, par toutes les personnes interrogées, démontrent que le fleuve Saint-Laurent peut être navigable durant toute l'année, depuis l'Ile-aux-Coudres, environ 60 milles en bas de Québec, jusqu'au golfe. Dans les cas, ce qui n'est pas probable, où les glaces feraient obstruction en bas de l'Ile-aux-Coudres, l'emploi d'un steamer brise-glaces qui serait toujours prêt, donnerait pleine confiance aux pilotes et marins. En bas de l'Ile-aux-Coudres, le fleuve et le chenal des navires sont larges et profonds et libres de glaces jusqu'à la Pointe-au-Père.

4. Entre l'Ile-aux-Coudres et Québec les conditions diffèrent de celles qui existent dans le bas du fleuve. Les vaisseaux, qui remontent le courant, suivent, en bas de l'Ile-au-Coudres, le chenal du côté du nord, mais au-dessus de cet endroit, ils gagnent vers le point connu sous le nom de la Traverse du Sud. Les marins sont alors guidés par deux phares érigés sur des piles, des phares ordinaires, des bouées à gaz et autres bouées, qui marquent le chenal jusqu'aux Piliers. Ce chenal ne gèle pas souvent en hiver; mais il est quelquefois obstrué par des banquises de glace flottantes, et c'est ici qu'un steamer brise-glaces serait nécessaire pour assurer la navigation d'hiver, et éloigner tout le danger possible qu'un vaisseau court d'être pris dans la glace. Après avoir passé cette traverse, sur une distance d'environ dix milles, la navigation jusqu'à Québec est facile, et pour corroborer cet avancé l'on peut citer le fait des steamers traversiers qui font le trajet entre Québec et Lévis, durant tout le cours de l'année.

5. Le fleuve entre Québec et Montréal offre une proposition quelque peu différente; les informations recueillies prouvent que la navigation pourrait être à présent prolongée du 20 novembre, date actuelle de la clôture de la navigation, jusqu'au 10 décembre. Mais l'on peut dire que l'opinion était unanime à déclarer qu'avec l'aide d'un steamer brise-glaces, le chenal entre Montréal et Québec pourrait être tenu ouvert à la navigation durant au moins deux semaines de plus que maintenant. L'ingénieur résident, M. Cowie, maintient que lorsque les aides, les alignements de feux, etc., projetés, auront été mis en opération, la navigation pourra se faire sûrement jusqu'après que les bouées à gaz et autres bouées auront été enlevées, enlèvement qui pourra être fait par le steamer brise-glaces.

6. Au printemps, la principale obstruction, à ce que la navigation se fasse sur tout le fleuve, deux semaines plus tôt qu'à présent, dépend de l'embâcle des glaces au Cap-Rouge et quelques autres points entre Montréal et Québec. Les glaces, qui se forment au Cap à la Roche et à d'autres places, se brisent, laissent les rivages, et viennent s'accumuler au Cap-Rouge, l'endroit le plus étroit du fleuve. On prétend qu'un brise-glaces, stationné entre Montréal et Québec, pourrait être utilisé durant l'hiver pour briser cette embâcle, à mesure qu'elle se formerait, et garder ainsi le fleuve libre; ce qui aurait pour effet incident le résultat inestimable de protéger les populations des paroisses, situées sur les rives basses du fleuve, du Cap-Rouge jusqu'en haut de Montréal, contre les fréquentes inondations qui sont dues à l'encombrement de la glace au Cap-Rouge, et qui sont la source de pertes immenses et d'une grande misère pour ces populations.

7. En considération des faits qui précèdent, vos Commissaires ont l'honneur de recommander que des steamers brise-glaces, dont les dimensions et le caractère devront être décidés par les ingénieurs du gouvernement, soient achetés et placés par le gouvernement aux endroits déterminés dans le rapport, du 21 avril 1904, de M. F. W. Cowie, ingénieur du ministère de la Marine et des Pêcheries, dont une copie est ci-annexée.

J'ai l'honneur d'être,

Au nom des Commissaires,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) JOHN BERTRAM,

Président.

RAPPORT DE M. F. W. COWIE, I.C., ANNEXÉ AU TROISIÈME RAPPORT INTÉRIMAIRE.

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

CHENAL DES NAVIRES DANS LE FLEUVE SAINT-LAURENT,
OTTAWA, 19 avril 1904.

Colonel F. GOURDEAU,
Député ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, conformément au désir de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, le mémoire suivant :—

Projet d'amélioration des conditions du fleuve Saint-Laurent, durant l'hiver, depuis Montréal à Québec et jusqu'à l'Océan.

Conditions physiques actuelles.
Inondations.
Navigation d'hiver.
L'établissement d'une navigation locale en bas de Québec.
Prolongement de la saison de navigation en haut de Québec, et l'amélioration des conditions des inondations causées par la glace. Outillage.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) F. W. COWIE,
Ingénieur en charge.

Conditions physiques actuelles.

La navigation océanique jusqu'à Montréal cesse pratiquement le 20 novembre. Par occasion, un vaisseau retardé laisse Montréal une semaine plus tard, mais il court un grand risque.

La date ordinaire, où l'on commence à enlever les bouées, est le 25 novembre. Le risque, auquel s'expose un vaisseau en partant plus tard, est la possibilité d'être pris dans la glace dans quelqu'endroit non convenable aux quartiers d'hiver. La navigation offre aussi beaucoup de danger après que les bouées et les phares flottants ont été enlevés, ou lorsque ceux-ci ont été déplacés et entraînés par la glace.

Les derniers vaisseaux qui partent ne manquent jamais de fret. Les assurances maritimes, cependant, vu les grands risques auxquels s'exposent ces vaisseaux en retard, ou aussi la possibilité d'envoyer en toute hâte le vaisseau à Québec, sans avoir pris de cargaison, ont découragé toute tentative de prolonger la saison.

Durant les deux dernières années, les agents des navires en retard ont eu pour habitude de demander l'aide des remorqueurs du gouvernement pour descendre leurs vaisseaux jusqu'à Québec. Bien que les meilleurs steamers, de la flotte du chenal des navires, aient été assignés à cette tâche, comme ils ne sont nullement de la classe des brise-glaces, à quelqu'un de ces jours il arrivera qu'ils mettront leur remorque en danger et seront incapables de l'aider.

En bas de Québec, la clôture de la navigation a lieu environ à la même époque qu'à Montréal, ou quelques jours plus tard ; mais pas autant à cause des glaces que par le manque de trafic.

Les phares permanents construits sur des piles dans la Traverse ont beaucoup diminué les dangers de la navigation en bas de Québec, durant le mois de décembre.

Les tempêtes de neige ne sont pas pires en décembre que durant la dernière moitié de novembre.

Quand les bouées ont été enlevées, il est seulement nécssaire d'attendre le beau temps et la marée haute, pour naviguer dans les seules parties difficiles du fleuve entre Québec et le Bic, une distance d'environ 160 milles.

L'ouverture de la navigation, au printemps, est retardée par l'incertitude de la date de la débâcle de la glace, et par le fait que quelques vaisseaux sont consignés pour les ports du Saint-Laurent avant que les rapports actuels sont reçus.

Au printemps, la navigation océanique commence à Québec et Montréal, environ à la même date.

La température, durant le mois d'avril, est ordinairement très belle. Les jours sont longs et le temps est clair pendant des semaines consécutives. Les brumes sont presque inconnues, et les tempêtes de neige de peu de durée.

Ce n'est pas la température qui empêche l'ouverture de la navigation vers le 1er avril de chaque année, mais plutôt la présence d'immenses quantités de glaces arrêtées et acumulées dans certaines parties du fleuve.

Inondations.

En général, les inondations du fleuve Saint-Laurent sont entièrement dues à la glace et au frazil.

L'eau n'est jamais à son plus haut niveau dans le fleuve quand arrivent les inondations pendant l'hiver ou le printemps.

Le plus haut niveau de l'eau dans le lac Ontario arrive ordinairement vers la fin de mai; il en est de même pour les rivières du nord qui se déchargent dans le Saint-Laurent. La fluctuation du niveau, causée par cette eau haute qui arrive pendant la saison de la navigation, ne pourrait jamais causer une inondation.

Le tableau suivant donne approximativement la hauteur des inondations causées par la glace, au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse, et la hauteur de l'eau haute, quand le fleuve est à son maximum de décharge :

	Inondations dues à la glace.		Niveau de l'eau dans le fleuve.
Laprairie	22 pieds	Au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse	6 pieds
Verdun	22 pieds		6 pieds
Montréal	27 pieds		13 pieds
Longueuil	25 pieds		13 pieds
Longue Pointe	22 pieds		13 pieds
Sorel	19 pieds		12 pieds
Trois-Rivières	20 pieds		13 pieds
Batiscan	22 pieds		15 pieds

La Commission royale de 1886 a fait rapport que dans son opinion les inondations dans Montréal n'atteignaient jamais des proportions dangereuses, sauf lorsque la glace était ancrée au fond ou que le frazil accumulé au-dessus de la cité descendait et restait pris en dessous de la glace jusqu'au temps de la débâcle.

Le frazil ne reste jamais dans l'eau claire ou dans un fort courant.

Dans le printemps, avant que la glace se brise, le frazil qui se trouve en-dessous de la glace, directement en bas de Montréal, s'accumule en quantité deux fois plus grande que la glace réelle. Au moment que la glace se brise, le frazil disparaît de diverses manières, mais immédiatement et sans mauvais résultats.

Au moment où ce rapport est écrit, les rives du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et les Grondines, une distance d'au delà 100 milles, sont dans un état déplorable à cause des inondations.

La misère, le danger et l'anxiété, ainsi que les dommages actuels ne sont que trop bien connus. Si ces faits étaient inhabituels ou inattendus, on les considérerait comme une véritable calamité.

La cité de Montréal est protégée par un mur ou une digue. Malgré cela, la position n'est pas sans danger. Dans une embâcle de glaces l'eau peut facilement monter plus qu'en 1886, alors qu'elle avait atteint 27 pieds au-dessus du niveau d'été, et qu'elle avait débordé par dessus le sommet du mur.

On ne peut, d'une manière pratique, par un mur ou une digue, protéger à la fois les deux rives du Saint-Laurent, à tous les endroits dangereux.

C'est pourquoi l'on empêchera les inondations qu'en éléminant nécessairement la cause.

Navigation d'hiver.

En mars 1900, un comité des commissaires du havre de Québec fit une investigation sur la possibilité d'établir la navigation d'hiver dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent.

"Le comité en vint à la conclusion que la navigation, dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, pouvait se faire d'une manière sûre, pendant les mois d'hiver, au moyen de steamers en acier ou en fer de première classe ; à la condition d'augmenter les amers sur terre et d'éviter avec le plus grand soin de rencontrer des tempêtes de neige enre le Bic et Québec.

"Le comité déclara aussi que la formation d'un pont de glace au Cap Rouge tendait à diminuer la quantité de la glace et les difficultés à vaincre entre Québec et le Bic."

Il est difficile de dire, maintenant, si la navigation océanique jusqu'à Québec, pendans toute la saison d'hiver, serait un succès au point de vue commercial.

Mais l'on peut présumer que le temps est proche où cette navigation sera certainement possible et avec succès.

Toute la côte nord en bas de Québec, depuis Sainte-Anne de Beaupré jusqu'au Labrador, est pratiquement sans autres moyens de communication durant l'hiver, que par les voitures.

Un service de bateau traversier a été dernièrement établi entre un point, sur le chemin de fer Intercolonial, et la Malbaie sur la côte nord. Mais ce service est défectueux.

Jusqu'à ce qu'on ait construit une ligne de chemin de fer, la nécessité d'un service de steamer, faisant communiquer Québec avec les places imporantes de la côte nord, devient de plus en plus apparente, chaque année. L'inauguration d'un tel service par un steamer convenable règlerait la question de possibilité concernant la navigation d'hiver jusqu'à Québec, ou la question de prolonger beaucoup plus la saison de navigation.

On a aussi discuté et examiné pleinement la question de la navigation d'hiver entre Québec et Montréal.

La Commission Royale de 1886 recommanda, dans son rapport, comme un moyen préventif des inondations, d'employer des steamers brise-glaces pour garder les glaces en mouvement et chasser dans le courant les montagnes de glaces qui se forment et s'accumulent durant le mois de décembre.

T. C. Keefer, C.M.G., I.C., dans son adresse de président à la Société Royale du Canada, en 1898, sur la navigation d'hiver, fait les remarques suivantes :—

"Il est au moins douteux qu'en aucun endroit sur le St-Laurent, l'on ait à surmonter de plus grandes difficultés que celles que l'on a réussi à vaincre, durant les neuf dernières années, sur les lacs Michigan et Supérieur, où il n'y a aucune assistance à attendre des courants ou marées pour entraîner la glace brisée."

"La clôture à bonne heure de la navigation sur le St-Laurent a été donnée comme une raison pour expliquer que 75 p. 100 de notre blé de Manitoba a été exporté de New-York, l'année dernière, et que 25 p. 100 seulement a passé par Montréal. Que ceci soit correct ou non, il n'en reste pas moins vrai, et c'est l'opinion générale, qu'il est très important pour le Canada que la saison de navigation soit prolongée

ne fut-ce que d'un mois, et qu'elle commence au printemps aussitôt que les glaces se brisent."

"La navigation d'hiver sur le St-Laurent devrait être praticable, à cette époque où l'acier joue un grand rôle et où l'on peut employer la quadruple expansion; et nous ne pouvons dire combien elle sera profitable ou nécessaire".

"Un chenal libre, en hiver, empêcherait l'inondation des paroisses en bas de Montréal, et serait d'une grande valeur au point de vue stratégique, ou dans le cas d'une interruption de communication avec les ports des Etats-Unis."

John Kennedy, I.C., ingénieur en chef de la Commission du Hâvre de Montréal, dans son rapport du 24 décembre 1900, est d'opinion qu'on devrait empêcher la glace de se former au Cap-Rouge.

Il estime ·

"Que l'amoncellement des glaces formant une embâcle au Cap-Rouge, peut être raisonnablement considérée comme la cause du retard de l'ouverture de la navigation océanique, et que ce délai est en moyenne de dix jours."

"Un bateau brise-glace, de la force du *Stanley,* mis en opération de temps en temps et dans les occasions opportunes, pourrait facilement empêcher ce délai ; par un ouvrage plus fréquent il pourrait tenir le chenal ouvert, durant tout l'hiver, jusqu'au bout d'en bas du lac St-Pierre. Le même bateau ou un autre plus puissant, par un ouvrage plus constant, et par l'habileté acquise par l'expérience, pourrait non-seulement tenir le chenal de navigation ouvert jusqu'à Montréal, mais, comme l'a fait remarquer la Commissision d'Inondation de Montréal, de 1887, il pourrait, en brisant les glaces en temps opportun et aux endroits convenables, empêcher les amoncellements de glace et par conséquent les inondations désastreuses durant l'hiver, dont ils sont la première cause."

RECOMMANDATIONS ACTUELLES.

L'établissement de la navigation locale en bas de Québec.

Pour faire ce service il faudrait un steamer du genre décrit dans la lettre que M. William Power a reçue, le 29 mars 1904, de "Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Company, Limited"; le prix d'un tel vaisseau, livré sur la Tyne, était estimé à £31,000.

Avec un steamer de ce type, on pourrait donner au commerce un service efficace aux places importantes de la côte nord, en bas de Québec, qui sont actuellement isolées.

Le steamer pourrait être construit de façon à approvisionner les phares et à faire le service des bouées durant l'été.

Après l'enlèvement des bouées, ce steamer porterait assistance à la navigation; c'est pourquoi les feux devront rester en opération.

La prolongation de la saison de navigation entre Québec et Montréal et l'amélioration pour obvier aux inondations causées par la glace.

Pour atteindre ce résultat il serait nécessaire d'empêcher la glace de former un pont au Cap Rouge, et aussi de garder le chenal ouvert tout l'hiver jusqu'à Batiscan ou Trois-Rivières, si c'est possible.

Il ne devrait pas être difficile d'empêcher la glace de s'accumuler au Cap Rouge.

Un examen, à ce sujet, a été fait en 1903, sous le contrôle du ministère des Travaux publics, et le résultat démontra que:

La formation de ce pont est la conséquence d'une grande banquise de glace qui, aux grandes marées, se détache des rivages vis-à-vis Ste-Croix, descend sans se briser avec le baissant et vient se fixer dans les parties étroites du fleuve au Cap Rouge.

La glace n'est ni épaisse, ni entassée. Si l'ouvrage commence en dedans de deux ou trois marées, il ne faudra pas un grand effort du brise-glace pour passer à travers et briser le pont.

Le danger de ce pont résulte de ce que la glace de Bastican et des Trois-Rivières descend et s'y arrête, formant aussi une masse compacte de glaces d'une très grande épaisseur, et faisant comme une arche dans les places étroites du fleuve, et souvent y demeure, après que le fleuve est libre ailleurs, jusqu'aux grandes marées de la fin d'avril.

On croit aussi qu'avec un steamer brise-glaces convenable, aidé d'un remorqueur, gréé pour ce service, il ne devrait y avoir aucune difficulté d'empêcher le pont de glace de ce former au Cap Rouge, et de garder le chenal libre, durant tout l'hiver, jusqu'à Batiscan et probablement jusqu'aux Trois-Rivières.

Le steamer serait aussi d'un grand service pour conduire ou secourir les steamers de la marine marchande, entre Québec et la Traverse.

Durant l'été ce steamer pourrait être employé tout le temps, soit pour le nettoyage du chenal en haut et en bas de Québec, ou pour aider au dragage projeté dans le chenal du nord ou le chenal du sud, en bas de Québec.

Entre Trois-Rivières et Montréal, on considère que, pour le présent, il serait judiciable de se préoccuper seulement de tenir le chenal ouvert et d'accompagner en automne les steamers transatlantiques, durant deux semaines plus tard que la date actuelle de navigation.

Au printemps, ausitôt que le beau temps commence, et que la glace se forme sur la neige, un autre steamer brise-glace, semblable à celui qui serait placé à Québec, pourrait avec l'aide d'un remorqueur des dragues, partir de Sorel et percer son chemin à travers le lac St-Pierre jusqu'aux Trois-Rivières.

En remontant, ils pourraient briser la glace, la faire descendre avec le courant et continuer ainsi jusqu'à Montréal.

Après avoir fait cette expérience pendant une saison on pourrait se convaincre du succès ou de l'insuccès de ces moyens.

On croit que par ces moyens la navigation pourrait être prolongée de deux semaines en automne et de deux semaines ou un mois au printemps.

Le départ de ces immenses champs de glace, trois semaines plus tôt à chaque printemps, serait certainement un grand avantage au climat du district de Montréal.

Ce deuxième steamer brise-glaces pourrait être construit et grée de façon à faire le service des bouées entre Montréal et Québec, durant l'été.

Pour faire cet ouvrage entre Québec et Montréal sans bouées, il faudrait immédiatement mettre à exécution les moyens de secours projetés pour la navigation proposée durant la nuit.

Division IV., Québec à Batiscan—

Il n'y a que peu de changements à faire.

Division III., Lac St-Pierre—

Les piliers permanents, tels que proposés pour le chenal de 30 pieds, devraient être immédiatement construits, vu que les phares flottants seraient tout à fait insuffisants pour le printemps et l'automne.

Division II., Batiscan à Sorel—

Quelques-uns des phares avec feux d'alignement permanents, pour le chenal de 30 pieds, devraient être construits sans retard.

Division I, Sorel à Montréal—

Il n'y a pas besoin de changements.

Les dimensions générales de ces deux steamers brise-glaces sont proposées comme suit :—

Longueur, 160 pieds, avec une largeur et une profondeur convenables pour un tirant d'eau normal de dix pieds.

Pour briser la glace, au moyen d'un lest d'eau, ils pourraient être arrangés de façon qu'en arrière le tirant d'eau serait de 13 pieds environ, avoir deux engins à triple expansion, des hélices jumelles pour casser la glace, et le gouvernail devrait

être protégé par un capot en acier; avec un vaisseau ainsi construit et renforcé, et ayant six ou sept compartiments transverses étanches, une soute bien vaste pour le charbon et des quartiers confortables pour l'équipage durant l'hiver, on croit que l'on pourrait obtenir de bons résultats.

On ne peut qu'appuyer la recommandation du colonel Anderson insistant que le meilleur architecte de marine en Angleterre devrait être choisi pour faire les dessins de ces brise-glaces. Cet architecte devrait être pleinement avisé et avoir des consultations afin de produire un dessin convenable aux conditions locales. Après que le premier vaisseau aura été construit en Angleterre, où il peut être fini en un temps beaucoup plus court qu'ailleurs, il pourrait être opportun de construire le deuxième à Sorel, d'après les mêmes plans ou avec des modifications.

Outillage et détails.

1. Ces steamers brise-glaces devraient être outillés pour aider la navigation de la marine marchande, durant l'hiver, en bas de Québec, briser la glace en temps nécessaires, porter assistance dans les naufrages et approvisionner les phares durant l'été.

Le steamer brise-glace devrait être tel que celui proposé par la compagnie sir W. G. Armstrong, Whitworth, renforcé et modifié pour convenir aux services d'été, et d'une longueur d'environ 220 pieds.

Estimation du prix, y compris la livraison, $200,000.

2. Pour empêcher la formation d'un pont de glace au Cap-Rouge, être mis en opération, durant l'hiver, jusqu'à Batiscan ou Trois-Rivières, et pour nettoyer le chenal, durant l'été, en haut et en bas de Québec.

Un steamer en acier avec une hélice double très forte, spécialement destiné aux ouvrages difficiles dans la glace, et au remorquage des dragues et au nettoyage du chenal durant l'été.

Des ordres devraient être données immédiatement en Angleterre de livrer ce steamer à Québec en temps convenable pour garder le Cap-Rouge libre de glace dans le cours de l'hiver prochain.

Longueur, environ 160 pieds.

Largeur et profondeur suffisante pour tirant d'eau de 10 pieds, sur une quille égale.

Devra être arrangé pour briser la glace avec un tirant de 15 pieds.

Les chambres du pont devront être construites à Sorel.

Estimation du prix, y compris la livraison, $200,000.

3. Pour aider la navigation durant l'automne, pour briser la glace entre Trois-Rivières et Montréal, de bonne heure en avril, et pour faire le service des bouées entre Québec et Montréal, durant l'été.

Un steamer brise-glace, semblable à celui employé au Cap-Rouge, devra être construit à Sorel sur les mêmes plans et devis.

Estimations du coût, $200,000.

(Signé) F. W. COWIE.

QUATRIEME RAPPORT INTERIMAIRE.

Hon. C. S. HYMAN,
Ministre des Travaux publics *ad interim*,
Ottawa.

MONSIEUR,—A la fin de l'exercice financier, vos Commissaires croient justifiable de vous soumettre un sommaire général des travaux qu'ils ont faits jusqu'à présent sur l'étude des questions concernant les voies actuelles pour transporter les produits du Canada sur les marchés du monde, et aussi sur les améliorations nécessaires à faire pour augmenter et faciliter ces moyens de transport.

Vos Commissaires en commençant cette investigation, dans les premiers jours de janvier dernier, comprirent que d'une manière générale les problèmes soumis à leur étude se groupaient d'eux-mêmes naturellement; tels que les ports d'hiver et leur trafic, dans les provinces maritimes; le fleuve Saint-Laurent, depuis Montréal jusqu'au golfe, inclusivement; le système des canaux et des grands lacs entre Montréal et Fort-William, y compris les canaux projetés de la Baie-Georgienne, la section des prairies du Canada et leurs débouchés par les voies du Saint-Laurent et de la Baie-d'Hudson, et enfin l'état général de la Colombie-Britannique. Bien que vos Commissaires eussent une connaissance générale des conditions principales de chacune de ces sections, ils s'aperçurent qu'il leur était absolument nécessaire de visiter, d'étudier un grand nombre d'endroits et d'y recueillir les informations en détails. C'est pourquoi les places suivantes ont été visitées : Saint-Jean, N.-B., Saint-André, N.-B., St-Stephen, N.-B., Halifax, N.-E., Sydney, C.-B., Glace-Bay, C.-B., Sydney-nord, C.-B., New-Glasgow, N.-E., Kingston, Ont., Toronto, Ont., Peterboroo, Ont., Ottawa, Ont., Depot-Harbour, Ont., Midland, Ont., Collingwood Ont., Meaford Ont., Owen-Sound, Ont., Port-Colborne, Ont., Buffalo, N.-Y., Montréal, Qué., Sorel, Qué., Trois-Rivières, Qué., Québec, Qué., le fleuve Saint-Laurent, depuis Montréal jusqu'en bas de Québec et jusqu'en haut de Prescott.

En outre des témoignages et des informations recueillis à ces divers endroits, un grand nombre de données et de statistiques générales a été compilé et étudié par les Commissaires en dehors des assemblées.

Des arrangements avaient été faits pour visiter, avant cette date, North-Bay, Fort-William, Port-Arthur et Winnipeg, de sorte que l'examen des voies de transport du trafic vers l'est, aurait été complet, et il ne serait resté que peu d'endroits à visiter pour des détails spéciaux. Mais, en conséquence de causes inévitables, les assemblées de la Commission dans les places de l'ouest, ci-dessus mentionnées, seront remises au mois d'août, lorsque les Commissaires visiteront les différentes parties du Manitoba et des Territoires, à l'ouest de Winnipeg, ainsi que la côte du Pacfique, dans le but d'étudier les conditions actuelles de ces immenses régions.

Des rapports intérimaires, concernant le port de Saint-Jean, Port-Colborne et la question des steamers brise-glaces dans le bas du fleuve Saint-Laurent, ont déjà été soumis à Son Excellence le Gouverneur Général en conseil. Le rapport final de la commission sera soumis aussitôt que les informations nécessaires pourront être recueillies, et que les nombreux problèmes, compris dans le domaine des instructions données à la Commission, pourront être étudiés d'une manière complète; mais il est impossible à vos Commissaires de nommer actuellement une date précise. Vos Commissaires désirent vivement terminer, le plus tôt possible, leurs travaux sur ce sujet très compliqué.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) JOHN BERTRAM, président,
Pour les commissaires.

CINQUIEME RAPPORT INTERIMAIRE.

MONTRÉAL, 10 mai 1905.

Son Excellence le Gouverneur général en Conseil,

MONSIEUR,—Votre Commission des voies de transport a l'honneur de soumettre le rapport intérimaire suivant, au sujet de la nécessité de prolonger, aussi loin que possible, la navigation dans Thunder-Bay, lac Supérieur, et spécialement dans les ports du Sault Sainte-Marie, Port-Arthur et Fort-William.

Il fut présenté à vos Commissaires, en même temps que d'autres témoignages, des statistiques concernant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation au Sault Sainte-Marie, Fort-William, Port-Arthur, et Duluth. Ces informations démontrent que la saison de navigation au Sault Sainte-Marie, dans les circonstances actuelles, est plus longue qu'à Port-Arthur d'une moyenne de dix neuf jours ; et qu'à Duluth il y a un avantage d'une moyenne de quinze jours sur Port-Arthur. Cet avantage est partagé entre l'ouverture et la clôture de la navigation.

Un rapport, soumis à vos Commissaires par le bureau de commerce de Fort-William, démontre que les conditions de ce port, au sujet de la durée de la navigation, sont les mêmes qu'à Port-Arthur.

Vos Commissaires ont pris les témoignages de personnes très intéressées dans le trafic du port de Duluth, et ils ont pu constater que ce port proprement dit de cet endroit est libre de glace, de bonne heure dans le printemps, à cause du large volume d'eau qui y est versé par la rivière Saint-Louis. Le port formant les quartiers généraux d'une grande compagnie s'occupant de remorquage et de naufrage, des remorqueurs puissants sont utilisés, quand c'est nécessaire, pour ouvrir le port proprement dit et un chenal vers le lac ; ce qui a pour résultat d'avoir la navigation ouverte durant une période plus longue qu'à Port-Arthur et Fort-William.

Le 24 avril de cette année, un steamer en acier, construit spécialement pour le transport du grain, en arrivant à environ seize milles au large de Fort-William, dans Thunder-Bay, rencontra les glaces d'hiver ; la glace avait d'un pied et demi à deux pieds d'épaisseur. Il entreprit de forcer son chemin à travers la banquise, le passage était dangereux et difficile, mais à 7 heures le lendemain matin, le vaisseau arrivait en eau claire dans le port de Fort-William. On rapporte que le capitaine de ce steamer laissa dix-sept vaisseaux au Sault Sainte-Marie, attendant la nouvelle que le chenal était ouvert à Fort-William et Port-Arthur. Vu les conditions climatériques, il est probable que la glace était dans le même état depuis deux semaines avant le 24 avril, de sorte qu'un bateau brise-glaces aurait pu ouvrir la navigation au moins quinze jours avant cette date.

Ce printemps, après que plusieurs vaisseaux eurent franchi la barrière de glace et atteint Fort-William et Port-Arthur, les chenaux ouverts par les premiers bateaux se refermèrent de nouveau ; et plusieurs steamers de fret et de passagers, dont les capitaines n'osaient pas se risquer à sortir à travers la glace, furent retardés pendant quelque temps, tandis que les autres vaisseaux d'en dehors étaient empêchés de se rendre à leurs quais. L'absence d'un steamer brise-glaces bien équipé doit avoir été cause que, ce printemps, il y a eu perte considérable de fret, de la part des propriétaires de vaisseaux, des personnes envoyant du grain en entrepôt, et des consignataires.

Vos Commissaires ont reçu à ce sujet des requêtes adressées spécialement par les bureaux de commerce de Winnipeg, Fort-William et Port-Arthur. Ces personnes et plusieurs autres représentèrent que le gouvernement du Canada devrait fournir un vaisseau brise-glaces, convenablement équipé, et assez puissant pour se frayer un chemin à travers de la glace de deux à trois pieds d'épaisseur. Ce bateau brise-glaces devrait être utilisé, au printemps, pour accompagner les premiers vaisseaux depuis le Sault Sainte-Marie jusqu'à Thunder-Bay. Durant la saison d'été, ce bateau pourrait être employé par les ministères de la Marine ou des Travaux publics ; et tard dans l'automne, il pourrait servir à briser la glace à Fort-William et Port-Arthur, avant de retourner au Sault Sainte-Marie pour Winnipeg, après avoir pris les gardiens des phares en route.

On a attiré l'attention des Commissaires sur le fait qu'à l'automne la navigation est close, non pas tant directement par la force des éléments, mais plutôt par les règlements des assurances maritimes, qui sont stricts en ce qui regarde aucune prolongation de leur saison d'asurance, après la date de la clôture des phares pour l'année, sur le côté canadien des lacs. Relativement à cette question de prolonger la saison des feux des phares du Canada, il paraît nécessaire que des arrangements soient pris entre les gouvernements du Canada et des Etats-Unis dans le but de maintenir ainsi jusqu'à une date plus éloignée, le feu de Passage Island, qui est sous le contrôle du gouvernement

des Etats-Unis. Les marins ont insisté auprès de vos Commissaires pour que cette question fut soumise au gouvernement.

La date de la récolte et du transport du grain, dans le Manitoba et les Territoires, est une question d'une importance primordiale, au point de vue nationale aussi bien qu'au point de vue des intérêts de l'Ouest. Aussi, toute l'aide possible devrait être fournie pour donner les moyens de prolonger la période de la navigation d'automne, à Fort-William et Port-Arthur.

A part de l'importance de l'énorme trafic de grain vers l'est, durant la saison du printemps, le flot toujours croissant de l'immigration vers les provinces de l'ouest, et les besoins des habitants de cette partie du Canada, nécessitent, par la voie du lac Supérieur, le transport d'une quantité considérable de marchandises, le plus tôt possible au printemps. Chaque jour gagné dans la livraison de ce fret est d'une grande valeur pour tout le Canada, et on devrait donner toute l'assistance raisonnable pour atteindre ce but.

Vos Commissaires ayant pleinement considéré cette affaire très importante, recommandent que le gouvernement s'occupe, le plus tôt possible, de fournir un bateau briseglaces pour être utilisé au Sault Sainte-Marie, à Fort-William et à Port-Arthur, ainsi qu'aux autres endroits où il serait nécessaire, et que ce bateau soit construit de façon à pouvoir servir à d'autres fins durant la saison d'été.

Au nom de vos Commissaires,

Vos obéissants serviteurs,

ROBERT REFORD, *Président,*
J. H. ASHDOWN, *Commissaire.*

SIXIEME RAPPORT INTERIMAIRE.

WINNIPEG, 18 août 1905.

A Son Excellence le Gouverneur général en Conseil,

MONSIEUR,—Votre Commission des voies de transport a l'honneur de soumettre un rapport intérimaire sur les questions suivantes :—

1° L'utitlité judicieuse d'obtenir du bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada, un délai dans la considération des demandes, faites par la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, pour avoir le droit de construire certaines lignes d'embranchement sur la rive gauche de la rivière de la Mission, et sur la rive droite de la rivière Kaministiquia, à Fort-William, Ontario, tel qu'il est indiqué sur les plans soumis par la compagnie.

Votre Commission désire faire remarquer que, si ces demandes du Pacifique Canadien sont accordées, et si la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique obtient les lots riverains du port, indiquées sur ses plans, tout le devant du port disponible à Fort-William se trouvera en possession de ces compagnies ou sous leur contrôle.

Comme il est certain que d'autres compagnies de chemin de fer, autres que celles qui y sont actuellement, vont aussi demander certaines parties des terrains en question ; de même que d'autre lignes de steamers désirent y construire des quais, exigeront des lots pour y ériger des élévateurs ou y établir des manufactures, etc., votre Commission recommande que, dans l'intérêt public, les ports de Fort-William et de Port-Arthur, ainsi que les lots de rivière, et les terrains adjacents, qui n'ont pas encore été accordés par la Couronne ou qui peuvent être acquis par la Couronne, soit par achat ou expropriation, devraient être mis en la possession du gouvernement fédéral, gardés, contrôlés et administrés par lui, pour l'avantage général du Canada.

Votre Commission recommande que le gouvernement de Votre Excellence communique avec le gouvernement de la province d'Ontario, dans le but d'obtenir sa coopération pour arriver à ce résultat.

Comme votre Commission a l'intention, dans un court délai, de faire un rapport final élaboré sur cette question, elle recommande respectueusement que, jusqu'à ce que ce rapport final ait été terminé et soumis à Votre Excellence en Conseil, les dites demandes ne soient pas accordées à la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, et que l'on ne permette pas à cette compagnie d'exproprier les terrains indiqués sur les plans qui accompagnent les dites requêtes, ni aucun autre terrain adjacent à aucune autre rivière, ou au lac, dans le port de Fort-William.

Votre Commission désire aussi vous faire remarquer que les demandes de la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, pour avoir le droit de construire les dites lignes d'embranchement, vont être soumises au bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, à une assemblée qui sera tenue à Fort-William, le 7 septembre prochain.

2° L'étendue des lots riverains accordée ou qui doit être accordée à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans le port de Fort-William.

En considération de la situation actuelle et assurée de Fort-William, et du désir général, exprimé dans les témoignages rendus devant la Commission que ce port devrait avoir un caractère national, être contrôlé par le gouvernement fédéral, ou par un bureau national de commissaires, nommés par le gouvernement, votre Commission désire recommander que, jusqu'à ce que son rapport final sur ce sujet ait été soumis à Votre Excellence en Conseil, aucune partie des lots riverains des rivières Kaministiquia et de la Mission, demandés par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ne soit transférée à cette compagnie sur une plus grande étendue que ce qui est raisonnablement nécessaire pour les exigences actuelles de la compagnie.

3° La nécessité de ne pas vendre ou louer aucuns terrains, qui sont encore en la possession de la couronne, dans les ports du lac Supérieur, de la baie Georgienne et du lac Huron.

Votre Commission recommande en outre de ne pas aliéner aucun terrain possédé ou contrôlé par la couronne, et adjacent au port de Port-Arthur, ou à aucun port du lac Supérieur, de la baie Georgienne ou du lac Huron, avant que le rapport final de votre Commision sur ces ports ait été pleinement étudié par Votre Excellence en Conseil.

Au nom de vos Commissaires,

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé) ROBERT REFORD, *président,*
J. H. ASHDOWN, *commissaire.*

Ministère des Travaux Publics du Canada.

RAPPORT

DE LA

COMMIS ON INTERNATIONALE

DES

VOIES D'EAU LIMITROPHES

COMMISSION INTERNATIONALE DES VOIES D'EAU LIMITROPHES

BUREAU DE LA SECTION CANADIENNE.

OTTAWA, 24 décembre 1905.

MONSIEUR.—La Section Canadienne de la Commission Internationale des voies d'Eau Limitrophes a l'honneur de soumettre le rapport progressif suivant :

L'Acte des Rivières et des Ports, passé au Congrès des Etats-Unis et approuvé le 13 juin 1902, contient la clause suivante, savoir :

" Le Président des Etats-Unis est sollicité par les présentes d'inviter le Gouverne- " ment de la Grande Bretagne à coopérer dans la formation d'une commission interna- " tionale, qui sera composée de trois membres des Etats-Unis et de trois autres per- " sonnes représentant les intérêts de la Puissance du Canada. Les devoirs de cette com- " mission seront de faire des investigations et un rapport sur les conditions et les usages " des eaux qui coulent entre les frontières des Etats-Unis et du Canada, y compris " toutes les eaux des lacs et des rivières qui ont leur décharge naturelle par le fleuve " St-Laurent jusqu'à l'Océan Atlantique ; ces devoirs comprendront aussi le maintien et " la régie de niveaux convenables, l'effet de ces eaux sur les rives et les conformations " de celles-ci, ainsi que les intérêts de navigation, en raison du détournement ou du " changement dans le cours naturel de ces eaux. De plus, le rapport devra mentionner " les mesures nécessaires à prendre pour contrôler ce détournement et recommander les " améliorations et les règlements qui devront mieux servir les intérêts de la navigation " dans les dites eaux. Les dits Commissaires devront faire rapport sur l'opportunité de " construire un barrage à la décharge du lac Erié, en vue de déterminer si ce barrage " sera avantageux à la navigation. Si cette construction est jugée utile, les Commis- " saires recommanderont à leur gouvernement respectif de s'entendre ou de passer un " traité pour l'exécution de cet ouvrage, et ils feront une estimation du coût probable du " barrage. Le président, dans le choix des trois membres de la dite commission qui " représentera les Etats-Unis, est autorisé à nommer un officier du Corps des Ingénieurs " de l'armée des Etats-Unis, un ingénieur civil bien compétent dans les questions hydrau- " liques des Grands Lacs, et un avocat d'expérience dans les questions des lois interna- " tionales et des rives. La dite Commission sera aussi autorisée à employer telles per- " sonnes qu'elle jugera nécessaires à l'accomplissement des devoirs qui lui incombent. " Quant au paiement des dépenses et des salaires de la Commission, le Secrétaire de la " Guerre aura le pouvoir de prendre sur les montants, qui ont été votés auparavant pour " la rivière Sainte-Marie, aux Chûtes, la somme de vingt mille dollars, ou autant qu'il " sera nécessaire pour défrayer les dépenses de la dite Commission, dans la proportion " qui devra être chargée aux Etats-Unis."

L'invitation susdite a été dûment communiquée au Gouvernement de la Grande Bretagne par l'honorable Jos. H. Choate, alors Ambassadeur Américain, à Londres, dans une lettre du 15 juillet 1902 (dont copie est dans l'Appendice " A ").

Le 2 décembre 1902, l'invitation fut transmise à Lord Minto par le Bureau des Colonies, à Londres, dans une dépêche en date du 2 décembre 1902 (dont copie est dans l'Appendice " B "), et dans une lettre subséquente, en date du 3 décembre 1902, (dont copie est dans l'Appendice " C ").

Le Gouvernement du Canada a accepté l'invitation du Gouvernement des États-Unis, sur la recommendation de l'Honorable Ministre de l'Intérieur, (dont copie est dans l'appendice " D ").

Le 6 juin 1903, le Gouvernement Canadien fut informé, par le Secrétaire d'Etat pour les Colonies, que le Gouvernement de Sa Majesté avait accepté la suggestion des Ministres Canadiens concernant la nomination des Commissaires Canadiens (copie de la lettre de M. Chamberlain dans l'appendice "E").

Les membres américains de la Commission furent nommés le 2 octobre 1903. Ils étaient le Colonel O. H. Ernst, du Corps des Ingénieurs, de l'Armée des Etats-Unis; M. George Clinton, avocat en loi, de Buffalo, N. Y.; et le professeur Gardner, S. Williams, d'Ithaca, N. Y.

Le premier qui a été nommé dans la section Canadienne fut M. D. W. F. King, astronome en chef du Canada, d'Ottawa, le 3 décembre 1903, (copie de l'Ordre en Conseil dans l'appendice "F"). Les deux autres commissaires, M. James Pitt Mabee, C. R., de Toronto, et M. Louis Coste, I. C., d'Ottawa, furent nommés le 7 janvier 1905 (copie de l'Ordre en Conseil dans l'appendice "G"). Le 20 février 1905, M. Thomas Côté, de la cité de Montréal, fut nommé secrétaire de la section Canadienne de la Commission. Il a agi comme secrétaire de la Commission Générale jusqu'à la nomination, par le Gouvernement des Etats-Unis, de M. L. C. Sabin, comme secrétaire de la section Américaine, le 1er août 1905. Le 20 mai 1903, M. James P. Mabee fut nommé président de la section Canadienne (copie de l'Ordre en Conseil dans l'appendice "I").

La section Canadienne a tenu ses premières séances à Ottawa, Ont., les 6 et 7 mars 1905. Le but des investigations à faire fut défini dans une lettre, datée du 16 janvier 1905, que l'Honorable Secrétaire d'Etat adressa à chacun des Commissaires (copie dans l'appendice "J", et dont voici un extrait :

" Parmi les sujets soumis à la considération de la Commission sont inclus :

" 1. Le détournement vers le sud, proposé par la compagnie " Minnesota Canal and " Power " de Duluth, de certaines eaux de l'Etat du Minnesota, qui s'écoulent maintenant vers le nord dans la rivière à la Pluie et dans le lac des Bois.

" 2. Le détournement d'une partie des eaux de la rivière Ste-Marie, à un mille et " demi environ, à l'est du village du Sault Ste-Marie, dans le chenal de Hay, qui passe " entièrement sur le territoire Américain. La rivière Ste-Marie forme maintenant partie " de la frontière entre les Etats-Unis et le Canada, et les eaux de la rivière sont évidem-" ment internationales. Les vaisseaux canadiens, par nécessité, passent dans le chenal " de Hay, mais nul traité n'a été conclu concernant leur droit.

" 3. Des recherches sur les effets que la construction du canal d'égout de Chicage " a pu produire sur les niveaux des lacs Huron et Erié.

" 4. La construction du barrage et d'autres obstructions sur la rivière St-Jean, qui " coule le long de l'Etat du Maine, dans le Nouveau Brunwick, en contravention avec " la stipulation explicite du traité d'Ashburton. "

La section Américaine a tenu sa première assemblée à Washington, D. C., le 10 mai 1905, et s'est organisée par l'élection du Colonel Ernst, comme président. Les fins des investigations à faire ont été définies dans une lettre du Département d'Etat, en date du 15 avril 1905 (copie dans l'appendice " K ", et dont voici un extrait, savoir :—

" Les termes de la loi sont énoncés dans la copie annexée que l'on peut consulter. " L'opinion du Département est que les mots ' comprenant toutes les eaux des lacs et " ' des rivières, dont la décharge naturelle est par le fleuve St-Laurent jusqu'à l'Océan " ' Atlantique " signifient qu'elles sont la limite de ce qui les précède, et que l'enquête " et le rapport ne devraient couvrir que ces eaux seulement, laissant de côté le bas du " fleuve St-Laurent même, ainsi que toutes les autres eaux qui n'ont pas leur décharge " naturelle par ce fleuve.

" L'interprétation plus large donnée à l'Acte par les autorités Canadiennes devrait " être rejetée, si non pour aucune autre raison, du moins, à cause du montant minime " approprié aux dépenses de la section Américaine, On peut difficilement imaginer que " le Congrès avait l'intention, avec une somme de $20,000, de défrayer toutes les dépenses " incidentes d'une investigation qui s'étendrait jusqu'à la côte du Pacifique, et qui pour-" rait même comprendre la frontière de l'Alaska."

Avant la première réunion de la Section Américaine, l'on avait appris que le gou-

vernement des Etats-Unis avait introduit dans l'Acte du Congrès, autorisant la formation de la Commission, une clause limitant considérablement les fins de l'investigation à entreprendre.

Par une dépêche datée du 3 février 1905, (dont copie est dans l'Appendice "L"), le gouvernement Canadien, par l'intermédiaire du corps diplomatique, fit des représentations à Washington au sujet de la construction d'autres piles sur la rivière St-Jean. Le 9 février, le Secrétaire d'Etat des Etats-Unis, informa le gouvernement Canadien, par l'entremise de l'ambassadeur de Sa Majesté, à Washington, Sir H. M. Durand (la copie de la dépêche de Sir H. M. Durand et celle de la lettre de M. John Hay, sont dans les appendices "M" et "N", respectivement), que la Commission ne pouvait pas faire d'investigation sur le cas de la rivière St-Jean, et fit un rapport à ce sujet.

Le 25 mars 1905, le Gouvernement Canadien fit d'autres représentations au Gouvernement des Etats-Unis, (la copie de l'Ordre en Conseil est dans l'appendice "O"), dont voici un extrait :—

"Le Ministre fait de plus remarquer que dans la correspondance, qui a précédé la " nomination de la section Canadienne de la Commission, les termes usités ont toujours " été identiques à ceux de l'Acte ci-dessus mentionné (l'Acte des Rivières et des Ports, " approuvé le 13 juin 1902), qu'il a toujours été entendu que l'investigation porterait " sur les conditions et les usages des eaux limitrophes entre le Canada et les Etats-Unis, " les autres eaux provenant des lacs et rivières, dont la décharge naturelle s'écoule par " le fleuve St-Laurent jusqu'à l'Océan Atlantique, devant être incluses dans cette inves- " tigation, et qu'en outre le but général de la Commission était l'étude spéciale de toutes " les eaux limitrophes entre le Canada et les Etats-Unis.

" C'est pourquoi, le Ministre pense que, dans la dépêche soumise â sa considération, " il y a eu un malentendu involontaire au sujet des termes de l'Acte du Congrès, et qu'il " est à propos et convenable que les travaux de la Commission ne soient pas restreints " des limites plus étroites que celles indiquées par le dit Acte.

" En conséquence, le Ministre recommande que les représentations nécessaires soient " faites pour que la dite Commission puisse faire l'investigation en bonne et due forme, " et que son rapport s'étende à toutes les eaux limitrophes entre le Canada et les Etats- " Unis, et que certaines parties de la rivière St-Jean y soient incluses, comme étant " comprises dans les travaux assignés à la Commission par l'Acte du Congrès."

Pendant ce temps, la section Américaine, à son assemblée tenue le 10 mai, avait décidé d'inviter les membres de la section Canadienne de se joindre à la première réunion complète de la Commission, qui devait avoir lieu le 25 mai à Washington, D. C. C'est pourquoi une invitation fut envoyée par le Département de l'Etat, à la demande du Secrétaire de la Guerre. Le 25 mai, la Commission générale tint sa première séance à Washington, et fut organisée par l'élection du Colonel Ernst, comme président de l'assemblée. Il fut alors convenu qu'aux réunions de toute la Commission, tenues sur le territoire Américain, le président de la section Américaine agirait comme chef, et qu'aux assemblées, qui auront lieu sur le territoire Canadien, le président de la section Canadienne agirait comme tel. Les membres de la section Canadienne firent une visite de courtoisie au Président Roosevelt, à laquelle eût lieu une discussion non officielle du but des investigations. La Commission complète se rendit aussi en corps chez le Secrétaire d'Etat.

La Commission demeura en session durant le 25 et le jour suivant, discutant l'organisation, les endroits de réunion permanents, ainsi que l'étendue de ses devoirs. Il fut décidé que pour le présent les bureaux de la section Canadienne devraient être établis à Toronto, ceux de la section Américaine, à Buffalo, et que les réunions de toute la Commission auraient lieu dans l'une ou l'autre de ces cités, selon que cela conviendrait le mieux. Plus tard, cependant, la section Canadienne décida d'établir ses quartiers permanents dans la cité d'Ottawa, n'ayant pu se procurer, à un prix raisonnable, de bureaux à Toronto.

La section Américaine ayant communiqué les instructions d'après lesquelles elle

devait agir, tel qu'il est ci-dessus mentionné, le président de la section Canadienne M. J. P. Mabee, présenta le mémoire suivant :—

" Les membres Canadiens de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limi- " trophes avaient compris que le but de la Commission couvrait des fins plus étendues " que le considèrent les membres Américains de cette Commission, et que pour éviter " tout malentendu, ils désirent exposer brièvement de quelle manière ils ont compris que " ces questions seraient traitées.

" L'invitation du Gouvernement de Sa Majesté, par l'intermédiaire de l'Ambassa- " deur Américain, à Londres, spécifiait la formation d'une commission internationale, " composée de trois membres des Etats-Unis et de trois membres représentant le Domi- " nion du Canada, dont les devoirs seraient de faire une investigation générale sur les eaux " limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, sur les effets produits sur les rives par " les changements des niveaux de l'eau, ainsi que sur l'érection et l'établissement d'un " barrage à la décharge du Lac Erié."

" Il fut alors résolu, par un rapport du Comité du Conseil Privé du Canada, " approuvé par le Gouverneur Général du Canada, que, le Gouvernement de Sa Majesté " acceptait l'invitation de coopérer dans la formation de la Commission'. Ce rapport, " après avoir exposé que les sujets qui devaient être discutés concernaient 'la régie des " eaux limitrophes internationales', déclarait que la question, en ce qui concernent le " Canada, devait être sous le contrôle du ministère de l'Intérieur et du ministère des " Travaux Publics.

" Un délai regrettable, mais inévitable, dans l'organisation de la section Canadienne " de la Commission, fut causé par la maladie longue et continue de l'honorable ministre " des Travaux Publics du Canada.

" Dans la dépêche au gouvernement de la Grande-Bretagne, donnant les noms des " Commissaires Américains, l'invitation au gouvernement de Sa Majesté est encore " renouvelée pour la formation 'd'une commission internationale pour s'enquérir des " ' conditions et des usages des eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, et " ' pour faire rapport.'

" Après la nomination des Commissaires Canadiens, le Premier Ministre du Canada, " Sir Wilfrid Laurier, en exposant la question à la Chambre des Communes du Canada, " en janvier dernier, traita l'objet de la Commission, comme se rapportant à toutes les " eaux limitrophes entre les deux pays, et dans son discours s'exprima comme suit : " ' Dans certaines parties du pays, où la frontière est formée de terre au lieu d'eau, il y " ' a des cours d'eau et de grandes rivières qui ont leurs sources dans un pays et qui " ' coulent dans un autre. Les Etats-Unis ont porté plainte que les Canadiens avaient " ' construit certains ouvrages sur des rivières qui avaient leurs sources dans le Canada, " ' et qui coulaient dans le territoire des Etats-Unis, et que ces constructions affectaient " ' le cours des eaux dans leur pays. Nous avons aussi porté plainte aux Etats-Unis, " ' que les Américains avaient érigé sur certaines rivières, entre autres la rivière St- " ' Jean, des constructions qui affectaient le cours des eaux dans notre pays. C'est " ' pourquoi, il est dans l'intérêt et pour l'avantage mutuels des deux pays de s'enquérir " ' convenablement en cette question, en vue de faire une législation concourant au " ' même but, si cela est nécessaire. Depuis les temps anciens, il a existé un principe " ' de droit Romain, adopté par les nations les plus civilisées, qui veut que le proprié- " ' taire de la rive d'aucun cours d'eau ait le droit d'employer ce cours d'eau pour son " ' propre bénéfice, pourvu qu'il n'en affecte pas l'écoulement au-delà de la limite de sa " ' propriété. Ce principe de loi domine dans presque tous les pays ; mais il est impos- " ' sible d'adopter ce principe et de le mettre en force, lorsque les ouvrages sur le cours " ' d'eau sont construits dans un pays et que la limite de la propriété est dans un autre " ' pays. Pour ces raisons, nous avons cru qu'il est judiciable de répondre à l'invitation " ' des Etats-Unis pour s'enquérir sur cette question. Nous avons consenti à une com- " ' mission qui serait composée de six membres, dont trois représenteraient le gouverne- " ' ment des Etats-Unis, et trois représenteraient le gouvernement du Canada'.

" Si les recherches de la Commission sont limitées aux eaux des grands lacs seule-

" ment, il semblerait que le gouvernement du Canada est sous le coup d'un malentendu " quant aux désirs et intentions du Gouvernement des Etats-Unis ; et nous considérons " de notre devoir de faire rapport à notre Gouvernement sur les limites que nous " nous attendions de donner au but de la Commission ; c'est pourquoi nous suggérons " respectueusement de suspendre toute action jusqu'à ce que nous puissions aviser sur " les vues du Gouvernement du Canada, concernant les prémisses de la question. "

Les deux autres Commissaires, le Dr W. F. King et M. Louis Coste furent de cette opinion à ce sujet.

Le président de la section Américaine déclara qu'il avait été informé que le Gouvernement Anglais, dans une correspondance avec le Gouvernement Américain, par l'entremise des corps diplomatiques, avait demandé qu'une interprétation plus large fut donnée à l'Acte du Congrès régissant la Commission ; il fit savoir aussi que le Gouvernement Américain était à considérer la question, mais qu'aucune décision ne serait prise avant le retour du Secrétaire de la Guerre des Etats-Unis à Washington, ce ministre étant alors dans l'Etat d'Ohio. Il fut alors décidé d'arrêter les procédures de la Commission jusqu'à ce que de nouvelles instructions fussent reçues des deux Gouvernements. Il fut convenu que la décision du Gouvernement Américain serait communiquée au président de la section Canadienne aussitôt après sa réception, et que si cette décision était favorable à l'interprétation Canadienne de la loi, ou si elle n'était pas favorable et qu'elle fut acceptée par le Gouvernement du Canada, alors le président de la section Canadienne convoquerait une assemblée de la Commission sur le territoire Canadien, à la date la plus rapprochée possible. Le résultat de cette réunion fut communiqué à l'ambassadeur de Sa Majesté, à Washington, par le secrétaire de la section Canadienne, et sir H. M. Durand, et M. H. O'Beirne, les chargés d'affaires du Gouvernement Anglais, eurent des entrevues avec le Secrétaire de la Guerre, Taft, et F. B. Loomis, Secrétaire d'Etat intérimaire, et insistèrent pour faire accepter les prétentions du Gouvernement Canadien, telles qu'énoncées dans l'Ordre en Conseil du 26 mars 1905, et ci-dessus mentionnées au sujet de l'appendice " O. "

Le Gouvernement des Etats-Unis persista dans son interprétation de l'Acte du Congrès, et l'ambassadeur de Sa Majesté, à Washington, en fut informé par le Secrétaire d'Etat intérimaire, F. B. Loomis, dans une lettre datée le 31 mai 1905 (dont copie est dans l'appendice " P ").

Le 2 juin, le ministre des Travaux Publics intérimaire, l'Honorable W. S. Fielding fut informé par le secrétaire de la section Canadienne de ce qui avait eu lieu à Washington (la copie de ce mémoire est dans l'appendice " Q ").

Le 5 juin 1905, le Très Honorable Sir Wilfrid Laurier donna les instructions suivantes à la section Canadienne.

CABINET DU PREMIER MINISTRE, CANADA.

OTTAWA, 5 juin 1905.

" CHER MONSIEUR. - Relativement à l'objection soulevée par les commissaires " américains de prendre en considération aucuns autres cours d'eau que les eaux des lacs " et rivières, dont la décharge naturelle coule dans le fleuve St-Laurent jusqu'à l'Océan " Atlantique, il serait inutile de persister dans notre prétention, et le gouvernement est " d'opinion que les commissaires feraient mieux de procéder même dans cette voie limitée.

" En même temps, les commissaires Canadiens feraient bien d'attirer l'attention de " la Commission sur la condition dans laquelle se trouve la rivière St-Jean, et sur la " nécessité d'agir promptement et d'accord concernant cet état de chose.

" Bien à vous,

WILFRID LAURIER.

" M. THOMAS COTÉ,

" *Secrétaire de la section Canadienne,*

" Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes,

" Ottawa. "

Pendant ce temps, la décision du Gouvernement des Etats-Unis avait été communiquée au président de la Section Canadienne dans une lettre en date du 2 juin 1905 (dont copie est dans l'appendice " R "). Le président de la Section Canadienne fit parvenir au président de la Section Américaine la décision du Gouvernement Canadien, autorisant les membres Canadiens de continuer les travaux de la Commission en se bornant aux limites prescrites aux membres Américains (voir copie de la lettre dans l'appendice " S ").

La section Canadienne procéda alors à son organisation complète. Grâce à la courtoisie de l'honorable ministre des Travaux Publics, des bureaux temporaires furent mis à son usage dans l'édifice Seybold, à Ottawa ; plus tard des bureaux magnifiques lui furent procurés dans la bâtisse Corry. La section Américaine, de son côté, s'occupa aussi à compléter son organisation, et prit ses quartiers dans l'édifice Fédéral, à Buffalo. M. L. C. Sabin, secrétaine de la section, prit charge du bureau le 11 septembre 1905.

La Commission générale eut sa deuxième réunion à Toronto, les 14 et 15 juin 1905. On apprit alors que le professeur Williams avait offert sa démission comme membre de la Commission, et qu'il avait été remplacé par M. George Y. Wisner, I. C. de Détroit, sa nomination datant du 8 juin 1905. Les question suivantes furent soumises à l'attention de la Commission à cette assemblée, savoir :—

" A. Les usages des cours d'eau du Sault Ste-Marie, comme pouvoirs moteurs, et " les règlements nécessaires pour assurer une division équitable des eaux entre les deux " pays, ainsi que la protection des intérêts de la navigation.

" B. Les usages des eaux de la rivière Niagara, comme puissances motrices, et les " règlements nécessaires pour assurer une division équitable des eaux entre les deux " pays, ainsi que la protection de cataractes de Niagara, au point de vue pittoresque de " la nature.

" C. Les différences alléguées dans les règlements de la marine des deux pays, en " ce qui concerne les phares ou feux du signalement, et l'opportunité d'adopter des " signaux uniformes pour les deux pays.

" D. L'opportunité de construire des ouvrages de contrôle à la décharge du lac " Erié, y compris l'étude de leur effet sur les niveaux des lacs, sur leurs rives et sur le " fleuve St-Laurent.

" E. Le détournement, vers le sud, par la compagnie " Minnesota Canal & Power ", " de Duluth, de certains cours d'eau placés dans l'état du Minnesota, et qui se déchar- " gent vers le nord dans la rivière à la Pluie et le lac des Bois.

" F. L'effet produit par le canal d'égoût de Chicago sur les niveaux des lacs Michi- " gan, Huron, Erié et Ontario, et sur le fleuve St-Laurent.

" G. Fixer les bornes de la frontière internationale sur les voies d'eau limitrophes " internationales et les dessiner sur des cartes marines modernes.

" H. La suppression ou l'abolition de la pêche illégale dans les grands lacs.

" I. Localiser et construire des chenaux communs.

" J. Les règlements pour régir la navigation dans les chenaux étroits.

" K. La protection des rives contre les dommages causés par le creusage des chenaux " et par l'augmentation de la rapidité de leur courant.

" L. La transmission d'un pouvoir électrique produit au Canada et transmis aux " Etats-Unis, et vice versa. "

Les questions, qui ont été le plus spécialement discutées aux assemblées de la Commission, tenues les 14 et 15 juin, à Toronto, furent la construction des travaux pour régulariser la décharge du lac Erié, et leur effet propable sur le lac Ontario et le fleuve St-Laurent, les usages des eaux de la rivière Niagara, comme pouvoir moteur, et la conservation des cataractes ; les ouvrages proposés par la compagnie " Minnesotal Canal and Power ". Ces questions furent référées au comité de juridiction, composé des avocats des deux sections, et aussi au comité des Ingénieurs, composé de M. George Y. Wisner et de M. Louis Coste.

Afin de faire connaître l'existence de la Commission aux personnes les plus intéressées dans les cours d'eau limitrophes, de permettre à la Commission de recevoir leurs

suggessions, et de visiter personnellement quelques ou toutes les localités principales, que ces questions concernent, il fut décidé de donner des audiences publiques là où ces audiences seraient désirées pour cause d'intérêts locaux.

Le 7 juillet, la Commission en corps fit une visite de courtoisie au Gouvernement Canadien, à Ottawa, et fut reçue par les autorités avec les attentions les plus délicates. Entre le 9 et le 13 juillet, la Commission fit le trajet sur le fleuve St-Laurent et les canaux canadiens, depuis Québec jusqu'à Kingston, à bord du bâteau du gouvernement, le " Frontenac ", que l'Honorable Ministre de la Marine et des Pêcheries avait bien voulu mettre à sa disposition. Des audiences publiques furent tenues à Montréal, le 11 juillet, à Kingston, le 13 juillet, aux Chûtes Niagara, le 14 septembre, à Toronto, le 15 septembre, à Hamilton, le 16 septembre, et à Buffalo, le 10 novembre. A la première audience, à Montréal, de fortes objections furent présentées, par les intéressés dans le commerce et les affaires maritimes, contre les travaux projetés pour contrôler le cours des eaux à la décharge du lac Erié, de crainte que ces travaux fussent nuisibles à la navigation dans le fleuve St-Laurent, et plus spécialement à la navigation dans le chenal des navires sur le St-Laurent, entre Montréal et Québec. C'est alors que les membres américains de la Commission déclarèrent emphatiquement qu'aucun plan n'avait encore été préparé pour l'exécution de ces travaux en projet, et que si les dits travaux devaient être une cause de détriment au fleuve St-Laurent, la proposition devrait être entièrement et absolument rejetée.

La même expression d'opinion fut donnée aux audiences publiques tenues à Kingston, Toronto, Hamilton et aux Chûtes Niagara.

Durant le mois d'août, la majorité des membres de la Commission visitèrent la rivière Détroit, la rivière Ste-Clair, les lacs Ste-Clair et Huron, la rivière Ste-Marie, le Sault Ste-Marie, le lac Supérieure, Port Arthur, Fort William et leurs environs ; Duluth, Minneapolis, St-Paul, Chicago et Détroit. Le rapport du sous-comité qui fit ce voyage d'investigation est dans l'appendice " Y ".

La Commission générale tint aussi des assemblée à Buffalo, les 11, 12 et 13 septembre, les 27 et 28 octobre et les 10 et 11 novembre. Afin de permettre à toutes les personnes intéressées de paraître devant la Commission ou de s'adresser à elle, il fut décidé qu'un avis public de toute les réunions serait donné, aussi longtemps d'avance que possible, dans les journaux des cités principales, situées sur les deux rives des grands lacs et du fleuve St-Laurent.

Sault Ste-Marie.

De toutes les questions soumises à l'attention de la Commission, la plus pressante à considérer était celle qui se rapporte aux usages des cours d'eau du Sault Ste-Marie. Voici un résumé de la situation, telle que décrite dans le rapport progressif de la section Américaine de la Commission soumis au Secrétaire de la Guerre aux Etats-Unis :

" Le volume d'eau qui se décharge du lac Supérieur, au niveau normal de l'eau " basse—élévation 601—est d'environ de 64,000 pieds cubes par seconde. Quelquefois " il y a eu des périodes où l'eau est devenue plus basse et avec une décharge moins consi- " dérable. Des deux côtés des rapides, la navigation se fait au moyen d'un canal, " construit par les Gouvernements des Etats-Unis et du Canada, respectivement.

" Le trafic par ces canaux a atteint des proportions énormes et va toujours en " augmentant. Il a été plus considérable, cette année, qu'en aucun temps auparavant, " et excèdera de beaucoup 40.000,000 de tonnes pour l'année. La quantité d'eau mise en " opération est d'environ 1,200 pieds cubes par seconde. La quantité requise à l'avenir " sera beaucoup plus grande. Au moins 4,000 pieds cubes d'eau devraient être absolu- " ment réservés pour les usages des canaux et en accordant des privilèges pour des " pouvoirs moteurs, les deux Gouvernements ne devraient pas compromettre le droit " d'en augmenter le montant indéfiniment. On peut faire remarquer, en passant, que la " navigation des radeaux dans les rapides a tellement diminué—et elle se résume à peu " de chose maintenant—que les quantités d'eau ci-dessus mentionnées y suffiront ample-

" ment. Ce qui peut permettre d'employer temporairement environ 60,000 pieds cubes " d'eau pour les pouvoirs moteurs.

" Sur le côté canadien, la Compagnie " Lake Superior Power " met en opération un " canal d'une capacité d'environ 9,000 pieds cubes par seconde, et elle n'emploie environ " que 7,000 pieds cubes par seconde. Cette compagnie a projeté un canal additionnel, " non encore construit, qui devra avoir une capacité d'environ 23,000 pieds cubes par " seconde. Du côté américain, la Compagnie ' Michigan Lake Superior Power ' a mis " en opération un canal qui a une capacité d'environ 31,000 pieds cubes d'eau par " seconde, dont elle emploie environ 8,500 pieds cubes. Ce canal prend l'eau dans la " rivière Ste-Marie, en haut des rapides, traverse la ville du Sault Ste-Marie, et se " décharge à un mille environ en bas des rapides. Il y a aussi sur le côté américain la " compagnie Chandler-Dunbar, propriétaire d'une portion de la rive, le long des rapides, " qui a mis en opération des ouvrages de pouvoirs moteurs, et qui emploie environ 1,400 " pieds cubes d'eau par seconde. Cette compagnie exécute des ouvrages de changement " et d'amélioration pour ses pouvoirs moteurs, et fait des travaux dans le lit du courant, " avec une permission révocable du Département de la Guerre.

" D'après cette permission ainsi accordée, la consommation de l'eau atteindra " environ 3,000 pieds cubes par seconde ; mais en mars 1902, la compagnie a demandé " qu'on lui permit de construire une digue, en descendant le courant, à partir du qua- " trième pilier du pont International, en comptant du côté américain, dans une direc- " tion presque parallèle avec le rivage, et relier cette digue avec une bâtisse à pouvoir " moteur qui s'étendrait à une égale distance dans le courant. Une compagnie rivale, " la ' St. Marys Power Company ', a demandé, en mars 1903, la permission de cons- " truire un canal au moyen de deux digues parallèles s'étendant dans le sens du courant " qui descend et sur une petite distance en remontant le courant, à partir des troisième " et cinquième piliers du pont, et avec une bâtisse correspondante pour le pouvoir. " Aucune de ces dernières requêtes ne fut accordée, mais elles démontrent quelles seraient " les intentions des compagnies, si elles avaient champ libre. Evidemment la quantité " d'eau n'est pas suffisante pour permettre d'accomplir tous ces projets. Il faut qu'il y " ait une entente par laquelle on devra faire un partage équitable du surplus de l'eau " entre les deux côtés de la frontière. Le partage entre des compagnies rivales, heureu- " sement pour la Commission, peut être laissé aux cours de justice. "

Les chiffres ci-dessus mentionnés pour la compagnie Chandler-Dunbar représentent 700 pieds cubes d'eau par seconde actuellement employés, et 700 pieds cubes d'eau par seconde qui se trouvent perdus.

Les demandes au Département de la Guerre des Etats-Unis, de la part des compagnies américaines, pour avoir des plus grands privilèges, ainsi que la requête de la compagnie " Lake Superior Power ", auprès du Gouvernement canadien, pour une autorisation additionnelle, ont décidé la Commission, à sa session du 28 octobre, de passer la résolution suivante, dont des copies ont été envoyées au Secrétaire de la Guerre, aux Etats-Unis et au ministre des Travaux Publics du Canada, savoir :

" IL EST RÉSOLU—Que dans l'opinion de cette Commission aucuns autres droits " ou privilèges, concernant les usages ou les détournements de l'eau provenant du lac " Supérieur, ne soient accordés ou conférés par le Gouvernement des Etats-Unis ou du " Canada, tant que la Commission ne sera pas en possession de toutes les données et " informations nécessaires pour lui permettre de faire des suggestions pour régulariser " l'excédant de ces eaux ; ou que, si de tels droits ou privilèges sont accordés, qu'ils " soient sujets à tout règlement qui pourra être adopté par les deux Gouvernements. "

Cette résolution fut transmise au Lieutenant-Gouverneur d'Ontario par le Secrétaire d'Etat du Canada, sur un rapport du Conseil Privé (dont copie est dans l'appendice "   ").

L'usage des eaux de la rivière Ste-Marie, pour des fins de pouvoirs-moteurs, doit être réglé de façon à ne pas affecter le niveau du lac Supérieur. Il ne devrait jamais être permis d'une part de baisser ce niveau au point de nuire à la navigation, et d'une autre part ce niveau ne devrait jamais être élevé au point de submerger les rives.

L'Acte du Congrès, approuvé le 13 juin 1902, autorisant la Compagnie " Michigan Lake Superior Power ", de détourner les eaux de la rivière Ste-Marie, au-dessus des rapides, selon certaines conditions qui sont décrites de la manière suivante dans l'Acte, savoir :

" Tout en étant explicitement sujette aux conditions précédentes ci-après mentionnées, la Compagnie " Michigan Lake Superior Power," du Sault Ste-Marie, Michigan, " ses successeurs ou ses r présentants, après avoir premièrement obtenu le consentement " du Secrétaire de la Guerre et du chef des ingénieurs, ainsi que leur approbation du " dit canal et des modifications projetées, est autorisée par les présentes de détourner " l'eau de la rivière Ste-Marie dans son canal, maintenant en construction au Sault Ste-" Marie, Michigan, pour des fins de pouvoirs d'eau, en autant et aussi longtemps que " ces travaux et ce détournement de l'eau de la dite rivière ne seront pas nuisibles à la " navigation dans la rivière, et qu'ils n'affecteront pas ou ne diminueront pas les niveaux " de l'eau, ou ne les élèveront pas, soit dans le lac Supérieur ou dans le canal et les " écluses, pour les vaisseaux du côté des Etats-Unis, ou dans les chenaux navigables, les " écluses ou canaux pour les vaisseaux qui y sont reliés, soit naturellement ou artificiel-" lement, tels que ces canaux et écluses existent actuellement ou tels qu'ils seront établis " ou construits plus tard par les Etats-Unis pour les fins de la navigation. De plus la " dite compagnie sera soumise à une autre condition : celle d'établir, de maintenir et de " construire d'une manière convenable et suffisamment rémédiatrice, des ouvrages de " contrôle dans les rapides de la dite rivière suivant l'approbation du Secrétaire de la " Guerre et du chef des ingénieurs. La dite compagnie devra maintenir et mettre en " opération les dits canal et ouvrages conformément aux lois et règlements qui pourront " plus tard être recommandés par aucune Commission Internationale, et devenir en " force. Chaque fois que, selon le jugement du Secrétaire de la Guerre, la mise en " opération du dit canal et des ouvrages d'amélioration ou de contrôle, ou aucun d'eux, " soit par eux-mêmes ou conjointement avec un ou d'autres canaux qui existent actuel-" lement ou existeront plus tard dans les Etats-Unis ou le Canada, affectera d'une " manière nuisible les niveaux d'eau, ou la navigation du lac Supérior, de la rivière Ste-" Marie, ou d'autres canaux, écluses ou canaux pour les vaisseaux reliés de la manière " ci-dessus pourvue, le Secrétaire de la Guerre imposera à la dite compagnie telles lois " et tels règlements, pour la mise en opération des dits canal et ouvrages, qu'il croira " nécessaires pour prévenir ces dommages. Il sera de son devoir, et aura le pouvoir de " se rendre sur la propriété de la dite compagnie, de fermer le canal en tout ou en partie " jusqu'à la limite nécessaire pour maintenir les niveaux d'eau, d'exiger que la dite " compagnie enlève, ajoute ou modifie, à ses propres frais, les dits travaux ou une partie " jusqu'à la limite nécessaire pour maintenir les niveaux d'eau. Ni le Secrétaire de " la Guerre, ni le chef des ingénieurs, ou aucun fonctionnaire ou autre personne agissant " sous leur direction, ou la direction d'aucun d'eux, ne seront responsables, en aucune " façon, d'aucune chose qui pourrait arriver durant la mise à exécution de ce règlement,

" Tous les travaux d'amélioration, couverts par la législation ci-énoncée seront " cependant cumulatifs, et ne devront pas être préjudiciables à aucuns autres ouvrages " appartenant aux Etats-Unis ou aux individus, dans le cas où la dite compagnie " ne réussirait pas à maintenir les dits niveaux pour les fins de navigation ci-spécifiées,

" Rien de ce qui est contenu dans les présentes ne peut être interprété de façon à " affecter les droits sur les rives ou tous autres droits d'aucune personne, ou d'aucune " corporation, ni les ouvrages d'amélioration qui y sont placés, ni modifier aucune action " de droit ou d'équité actuellement pendante. Le droit de modifier, amender ou rappeler " les stipulations contenues dans ce paragraphe, est par les présentes expressement " reservé au Congrès."

Le Département de la Guerre, aux Etats-Unis entra en arrangement avec la compagnie " Michigan Lake Superior Power " (dont copie est dans l'appendice " U "), et lui imposa certaines conditions et certains règlements pour la guider dans le maintien du niveau du lac Supérieur. Dans la législation ci-dessus mentionnée et dans l'arrangement qui vient d'être cité, on reconnut comme principe que l'usage de l'eau de la rivière

Ste-Marie, pour des fins de pouvoirs moteurs, n'était pas accordé en aucune quantité fixe, ni pour aucune période de temps déterminée. Il fut de plus reconnu que le Secrétaire de la Guerre aurait le droit de se rendre sur la propriété et de fermer le canal de la Compagnie, en tout ou en partie, en aucun temps jusqu'à la limite nécessaire pour maintenir le niveau de la rivière Ste-Marie, en haut des rapides. De plus, l'Acte spécifie que l'usage de l'eau de la rivière Ste-Marie sera finalement réglé par une commission internationale. Les lois et règlements imposés à la compagnie " Michigan Lake Superior Power " par le Secrétaire de la Guerre, le 2 décembre 1902, sont encore en force et serviront probablement de base fondamentale à la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes, dans la rédaction des règlements qui seront ultérieurement recommandés au Gouvernement du Canada et au Gouvernement des Etats-Unis. Les principes essentiels, sur lesquels ces lois et règlements sont basés, s'énoncent comme suit :—

1. Les niveaux doivent être maintenus.
2. La navigation doit être protégée.
3. Le public doit se réserver pour l'avenir le droit de se servir en tout ou en partie des cours d'eau naturels.

Les personnes intéressées dans la condition des affaires, au Sault Ste-Marie, eurent l'opportunité d'être entendues à une audience publique tenue à Buffalo, le 10 novembre. La " Lake Carriers Association " se présenta devant la Commission et fit un fort plaidoyer en faveur de la réserve du lopin de terre, au nord de l'écluse de Poe, pour y construire un canal et des écluses additionnels pour les vaisseaux.

La Commission, à sa session du 11 novembre, adopta pratiquement certaines lois et certains règlements pour régir l'usage des eaux de la rivière Ste-Marie, et pour le maintien du niveau de cette rivière, en haut des rapides. Il est à espérer que ces dits règlements et lois seront transmis au Secrétaire de la Guerre, aux Etats-Unis, et au ministre des Travaux Publics du Canada, pour être approuvés aussitôt que possible. La mise en force de ces lois et règlements exige de temps en temps l'action d'un pouvoir exécutif ; à cet effect, la section Américaine de la Commission, dans son rapport progressif au Secrétaire de la Guerre, a suggéré que ce pouvoir exécutif fut conféré à une commission internationale. La suggestion de la section Américaine se lit comme suit :

" La mise en force de ces lois et règlements exige de temps en temps l'action exé-" cutive d'une commission internationale. La mise en force de ces règlements, qui seront " établis ultérieurement dans d'autres places et concerneront d'autres sujets, exigera " probablement une action exécutive conjointe. Il ne paraît pas évident, d'après les " termes de la loi créant cette Commission, que le Congrès avait l'intention de pourvoir " à l'établissement d'un bureau international permanent. Il est désirable que la position " de la présente Commission, comme bureau exécutif permanent, soit définie, ou qu'un " nouveau bureau soit crée."

Les questions soumises à la considération de la Commission, et énumérées plus haut, comprennent de nombreux sujets variés. Quelques-uns de ces sujets tombent évidemment sous la juridiction de la Commission, telle qu'elle est constituée et limitée dans son champ de recherches par le Gouvernement des Etats-Unis. Quelques autres, si l'opinion du Procureur-Général des Etats-Unis doit prévaloir, ne viennent pas sous la juridiction de la Commission ; tandis que pour d'autres questions il y a lieu de douter. La section Américaine, dans le rapport progressif soumis au Département de la Guerre, aux Etats-Unis (dont copie est dans l'appendice " A1 ") a suggéré que la juridiction de la Commission fut clairement définie.

Le Secrétaire de la Guerre, aux Etats-Unis, dans son rapport annuel au Président Roosevelt, en date du 9 décembre 1905, a approuvé les suggestions de la section Américaine à ce sujet. Voici ce qu'il déclare dans les pages 51 et 52 du dit rapport :

" La Commission Générale s'est réunie plusieurs fois et a tenu de nombreuses " audiences publiques, soit dans les Etats-Unis ou dans le Canada. Elle a recueilli un " montant considérable de données se rapportant à diverses questions soumises à sa " considération. Un rapport progressif, démontrant le travail qui a été accompli, est ci

" annexé, et marqué Appendice " F " ; ce rapport est digne d'attention par l'exposé " complet et détaillé des travaux de la Commission.

" L'incertitude dans laquelle la Commission s'est trouvée, relativement à son caractère " tère permanent et à l'étendue non définie de ses devoirs, a été un obstacle à ses " travaux. Par exemple, dans les règlements à établir pour les usages du surplus des " eaux au Sault Ste-Marie pour mettre en opération les pouvoirs moteurs, il semble " nécessaire d'insérer des stipulations concernant une surveillance conjointe continuelle. " La mise en force des règlements à établir ultérieurement dans d'autres places ou sur " d'autres sujets exigera aussi probablement une action exécutive conjointe. D'après les " termes de la loi créant la Commission, il ne paraît pas très évident que le Congrès a " eu l'intention de nommer un bureau international permanent. Il est désirable que la " position de la présente Commission, comme bureau exécutif permanent, soit définie, " ou qu'un nouveau bureau soit créé.

" Les questions soumises à la considération de la Commission, par diverses personnes, " ou représentant divers intérêts, comprennent ainsi un grand nombre de sujets variés. " Quelques-unes de ces questions tombent évidemment sous la juridiction de la Commis- " sion, telle qu'elle est constituée, tandis que quelques autres sont en dehors de cette juri- " diction ; quant aux autres questions, il y a lieu de douter. Les membres Canadiens " de la Commission sont prêts à et anxieux d'étudier toutes ces questions, et veulent " mettre sous la juridiction de la Commission toutes les eaux internationales entre les " Océans Atlantique et Pacifique. Il est désirable que les vues du Congrès à ce sujet " soient définies plus clairement."

Depuis que la Commission a complété son organisation, elle a recueilli bon nombre d'informations ou de données se rapportant à quelques unes des questions qui lui ont été soumises, particulièrement à celles qui regardent les usages des eaux de la rivière Niagara, pour des fins de pouvoirs moteurs ; la régulation du niveau du lac Erié par des ouvrages construits près de sa décharge, et les travaux projetés de la compagnie " Minnesota Canal Power."

CHUTE NIAGARA.

Relativement aux usages des eaux de la Chute Niagara, la Commission n'était pas prête à présenter son rapport ; cependant elle crût préférable de passer à sa session du 28 octobre, la résolution suivante, dont des copies furent transmises au Secrétaire de la Guerre, aux Etats-Unis et au ministre des Travaux Publics du Canada, savoir :—

" IL EST RÉSOLU—Que cette Commission recommande au gouvernement des " Etats-Unis et du Canada de faire des démarches, qu'ils croiront nécesaires, pour " empêcher les autorités des Etats-Unis, du gouvernement Fédéral ou du gouvernement " Provincial d'accorder ou de renouveler aucuns droits et franchises incorporés pour les " usages des eaux de la rivière Niagara, comme pouvoirs moteurs ou pour d'autres fins, " jusqu'à ce que cette Commission puisse recuillir les informations nécessaires qui lui " permettront de faire aux gouvernements des Etats-Unis et du Canada, un rapport bien " complet sur lés conditions et usages de ces eaux.' "

Cette résolution fut transmise à Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur d'Ontario par le Secrétaire d'Etat du Canada, et au Gouverneur de l'Etat de New York par le Secrétaire de la Guerre, aux Etats-Unis.

La section Canadienne demanda à Monsignor J. C. K. Laflamme, l'éminent professeur de géologie de l'Université Laval, à Québec, de faire un rapport spécial sur les conditions géologiques du lit de la rivière, dans le voisinage des Cataractes. Son rapport est dans l'appendice " V ".

En résumé, la situation du Niagara est celle-ci :—

Les quantités d'eau suivantes sont requises pour les opérations des compagnies à chartre établies sur les deux côtés de la rivière :

Du côté canadien—

"The Ontario Power Company"	12,000	pieds cubes par seconde.
"The Toronto and Niagara Power Company"	11,200	" " " "
"The Canadian Niagara Power Company"	8,900	" " " "
Total	32,100	

Du côté américain—

"The American Niagara Falls Company"	8,600	pieds cubes par seconde.
"The Niagara Falls Hydraulic and Manufacturing Company"	7,700	" " " "
Total	16,300	

Total sur les deux côtés, 48,400 pieds cubes par seconde.

On estime que le volume d'eau total des deux chûtes est de 222,400 pieds cubes par seconde. Il reste à déterminer jusqu'à quel point l'emploi des 48,400 pieds cubes par seconde pour alimenter les pouvoirs moteurs des présentes compagnies, sur les deux côtés de la rivière, affectera la chûte du côté américain. Un ingénieur hydraulique compétent, à la demande du Dr Clarke, le géologue de l'Etat de New York, a calculé que la soustraction de 40,000 pieds cubes par seconde de la riviere Niagara, en haut de l'Ile aux Chèvres (Goat Island), fera baisser l'eau jusqu'au bord du roc, au fond de la chûte américaine, ne laissant qu'un misérable petit nuage d'eau s'égouttant sur la crète de la chûte ; et que si on enlève 40,000 pieds cubes de plus, c'est-à-dire 80,000 pieds cubes par seconde, au-dessus de l'Ile aux Chèvres (Goat Island), le chenal américain deviendra complètement à sec, tandis que le chenal canadien aura encore un aspect intéressant. Cela signifie-t-il nécessairement qu'un usage plus considérable d'eau, sur le côté canadien, en supposant que cette eau soit prise en bas de la crète des rapides, affecterait aussi la chûte du côté américain ? C'est un point à déterminer.

Suivant le livre des calculs de la "Niagara Falls Electrical Co.," la hauteur de la chûte canadienne, sur laquelle passent les sept huitièmes de tout le volume d'eau, est de 159 pieds. La hauteur de la chûte américaine est de 165 pieds, ou 6 pieds plus élevée que la chûte du Fer à Cheval : cette différence de niveau étant causée par une déclivité plus graude dans le lit de la rivière, dans le chenal canadien.

Le géologue officiel de l'Etat de New-York prétend que la hauteur de la chûte américaine est dix pieds plus grande que la chûte du Fer à Cheval. D'autres ingénieurs et experts ont mis la différence de douze à quatorze pieds. Ce point devrait être aussi déterminé.

La pente de la rivière Niagara vers la chûte du Fer à Cheval est telle que le niveau, dans les environs des conduits alimentant les pouvoirs d'eau sur le côté américain, est de beaucoup plus élevé que la chûte du Fer à Cheval, vers lequel l'eau s'engouffre comme dans un récipient escarpé. La chûte américaine coule difficilement dans ce chenal à cause d'un récif qui fait obstruction près de la tête de l'Ile aux Chèvres (Goat Island). Cependant, la forme de la rivière Niagara est telle qu'elle se répand sur le côté du tablier, attirant ainsi vers la chûte du Fer à cheval et les embranchements l'eau qui coule sur la chûte américaine. Il est évident que si l'on enlève de l'eau du côté américain l'effet sera plus grand sur l'extrémité inférieure de la chûte américaine que si l'eau est prise du côté canadien ; deux des conduits d'eau du côté canadien étant placés à la tête des rapides. On n'a pas de données justes en ce qui regarde la rapidité de cette pente ; aussi est-il impossible d'estimer avec aucune exactitude les volumes relatifs d'eau que l'on peut enlever des deux côtés de la rivière sans affecter la chûte américaine. En résumé nous n'avons aucune donnée absolue qui puisse nous guider dans le temps actuel.

En chiffres bruts, nous pourrons supposer que les 48,400 pieds cubes d'eau par seconde qui seront employés plus tard par les différentes compagnies, sur les deux côtés, représentent environ 800,000 chevaux-vapeur, soustraits d'un total de 3,800,000.

En calculant que la consommation des 48,000 pieds cubes par seconde représente

la limite de ce que l'on peut prendre sans faire dommage aux chûtes, le choix des deux Gouvernements devra se faire entre l'utilisation d'environ trois millions de chevaux-vapeur additionnels ou la conservation des chutes comme beauté scénique qui attire 800,000 visiteurs par année.

Le Président Roosevelt, dans son message au Congrès, le 5 Décembre 1905, faisait la déclaration suivante :

" D'après mon jugement, le Grand Canyon du Colorado devrait être transformé en " un parc national. Il est beaucoup à désirer que l'Etat de New-York imite, en ce qui " regarde le Niagara, ce que l'Etat de Californie a fait pour le Yosemite. On ne devrait " permettre rien qui puisse nuire à la conservation des Cataractes du Niagara dans " toute leur beauté et leur majesté. Si l'Etat ne peut pas y voir, on doit souhaiter " ardemment qu'il transfère ces chûtes au Gouvernement National, qui, dans ce cas, (s'il " est possible d'avoir l'action conjointe du Gouvernement Canadien), prendra la respon-" sabilité et la charge de conserver intact le Niagara : comme il se chargerait avec " plaisir d'un fardeau et d'une responsabilité semblable pour le parc national de " Yosemite, et comme il a déjà fait pour le parc national de Yellowstone. Une loi " adéquate devrait être passée au Congrès pour l'entretien convenable et la surveillance " de tous ces parcs nationaux ".

Votre Commission désire connaître les vues du Gouvernement concernant la conservation de la beauté scénique des Cataractes du Niagara.

Sans aucun doute le gouvernement de la province d'Ontario sera prêt à coopérer avec le Gouvernement Fédéral pour atteindre ce but. Il y aura à prendre des arrangements par lesquels la quantité d'eau, prise pour des pouvoirs moteurs ou autres fins, devra être limitée, et aussi pour faire un partage équitable de ces eaux. La demande d'établir des pouvoirs d'eau pour des fins commerciales augmentera chaque année, et l'on aura besoin de montrer une énergie très forte pour empêcher la disparition d'une des plus grandes merveilles de la nature.

Cette Commission est d'opinion que le Gouvernement fédéral a le contrôle de la transportation des pouvoirs moteurs aux Etats-Unis. Malheureusement une très grande portion des pouvoirs dont les générateurs sont placés de notre côté de la rivière Niagara, sera bientôt détournée d'une manière permanente pour servir à mettre en opération les manufactures américaines, et les chemins de fer américains, à moins que des mesures de restriction plus efficaces n'empêchent ce détournement. Avant quelques années nos propres chemins de fer auront un besoin pressant de ces pouvoirs. La concession de droits fixes commence déjà à créer des obstacles à ce sujet, et plus on permettra ces détournements des pouvoirs d'eau, plus grand sera le mal, et plus difficile il sera à rectifier.

D'après les vues de la Commission, il est très évident que le gouvernement fédéral de chaque pays devrait avoir la juridiction sur les questions des eaux limitrophes. Le changement des conditions et la demande toujours croissante pour l'obtention de pouvoirs d'eau, vu les développements de l'électricité, ont rendu absolument essentielle la nécessité d'un corps ayant l'autorité requise pour contrôler le détournement de ces eaux.

Les intérêts de la navigation sont d'une importance de premier ordre et le Gouvernement Fédéral seul peut définitivement décider de la valeur de ces intérêts. La conservation du Niagara est une question nationale et elle doit être traitée au point de vue national.

Toute la question des droits de rivage concernant les cours d'eau navigables ou les eaux limitrophes, devra probablement être réglée par quelque traité entre les deux pays ; et des instructions devront être données à quelque Commission de faire un rapport pour un projet de règlement basé sur des idées larges

Il est désirable d'avoir, le plus tôt possible, la décision de la plus haute autorité au sujet des cours d'eau navigables limitrophes, afin de connaître si ces eaux internationales sont en aucun sens la propriété des Provinces ou des Etats qui bornent ces cours d'eau, ou si, quelques soient les droits de propriété qui existent sur ces cours d'eau, ils

appartiennent au Gouvernement Fédéral. S'il est soutenu que les autorités Provinciales ou des Etats ont des droits de propriété sur ces eaux, alors votre Commission est d'opinion que certains arrangements devraient être faits avec les Provinces par lesquels ces droits seraient acquis, de sorte que l'usage de ces eaux pourraient faire le sujet d'un traité raisonnable avec nos voisins, et il en résulterait un bénéfice mutuel.

RIVIÈRE A LA PLUIE (RAINY RIVER).

Les travaux proposés par la compagnie " Minnesota Canal & Power " sont d'une grande importance pour le district de la rivière à la Pluie. Ils peuvent être décrits comme suit :

A la hauteur des terres, dans les comtés de St-Louis et du Lac, dans le Minnesota Nord, les eaux du lac Birch et du lac White Iron, ainsi que les cours d'eau qui y prennent leurs sources, et les immenses nappes d'eau qui en découlent, se dirigent vers le nord et finalement se versent dans le lac à la Pluie, de là dans la rivière à la Pluie pour passer dans le lac des Bois. On calcule que l'eau provenant de cette source forme sept par cent de l'eau qui sort du lac à la Pluie par les chûtes Alberton, à Kochichin. Sur la rivière à la Pluie et le lac des Bois un système de voies de transport pour le commerce y a été établi depuis longtemps. Entre les ports canadiens du Portage du Rat et du Fort Francis, deux grandes lignes de bateaux, équipés pour les passagers et le fret, font tous les jours le trajet durant la saison de la navigation, offrant des moyens de communication entre les ports canadiens du Portage du Rat, le village de la rivière à la Pluie, Boucherville, Burwick, Emo, Big Forks, Little Forks, Isherwood, Fort Francis, Bears Pass, Seine River et Mine Centre ; une partie considérable de cette route n'a que cette ligne de bateaux comme voies de transport pour les passagers et le fret.

La section la plus importante de ces deux cents milles de navigation est la rivière à la pluie, qui traverse, sur une distance de quatre-vingt et quelques milles, une riche vallée dont la population assez considérable s'augmente rapidement. Sur les bords de cette rivière s'établissent constamment, à des intervales rapprochés, des villages qui dépendent presqu'entièrement des voies de transport que la rivière leur offre pour leurs intérêts commerciaux et manufacturiers. Les bateaux à vapeur de première classe, qui naviguent sur cette rivière, rencontrent déjà des obstacles, durant certaines parties de l'été, à cause de l'eau basse dans les rapides et des bas-fonds dans la rivière. Les propriétaires de ces lignes régulières de bateaux ont demandé avec instance que des améliorations fussent faites dans la rivière pour enlever ces obstructions ; les dites obstructions les obligeant à arrêter pour des intervalles considérables durant chaque été, quelques uns de leurs gros bateaux, à cause de leurs tirant d'eau. Par le fait que la navigation souffre déjà du manque d'eau dans certaines parties de la rivière à la Pluie et du lac à la Pluie, la population de ce district a été surprise et alarmée en apprenant que la compagnie " Minnesota Canal & Power ", de Duluth, Minn, avait fait des démarches actives, auprès du gouvernement Fédéral des Etats-Unis, par l'entremise du Commissaire du Bureau Général des Terres à Washington, pour obtenir l'autorisation de construire un ou des barrages et un canal, dans le but de détourner toutes les eaux du lac Birch et du lac White Iron, ci-dessus mentionnés, pour les faire passer dans la rivière Embarras, et de là dans le lac Supérieur, à Duluth. On détournerait ainsi une grande partie des nombreux tributaires du lac à la Pluie et de la rivière à la Pluie, qui ont servi depuis longtemps de voies de transport internationales. On déclare que, si le gouvernement Fédéral des Etats-Unis accorde à la compagnie " Minnesota Canal & Power ", la permission de réaliser son projet, un dommage désastreux sera causé aux compagnies de navigation Canadiennes et Américaines qui sont déjà établies et qui tiennent une ligne régulière sur le lac à la Pluie et la rivière à la Pluie, ainsi qu'aux villes manufacturières échelonnées le long de la rivière, sur les côtés du Canada et des Etats-Unis.

On réclame que les eaux du lac Birch, de la rivière Birch et du lac White Iron aident à former la série des lacs et rivières le long de la frontière, qui sont mentionnés dans le Traité Webster-Ashburton, et qui, d'après les termes de ce Traité, sont consi-

dérés comme une route publique, ouverte aux citoyens et sujets des deux pays. Le projet de la compagnie " Minnesota Canal & Power " enlèverait 600 pieds cubes par secondes d'un cours d'eau, dont la capacité totale a été estimée à une moyenne de 985 pieds cubes par seconde. Le minimum du cours d'eau est estimé à 210 pieds cubes par seconde. Les 600 pieds cubes par seconde, que l'on prendraient, excédraient de beaucoup le cours d'eau naturel durant la plus grande partie de l'année.

La municipalité de la ville de Fort Francis, le 17 mars 1904, a transmis au ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada un protêt contre l'entreprise projetée par la compagnie " Minnesota Canal & Power. " Ce protêt a été envoyé au gouvernement des Etats-Unis par le gouvernement du Canada, par l'entremise de l'ambassadeur Anglais à Washington.

Le 25 janvier 1905, le Secrétaire d'Etat intérimaire, F. B. Loomis, informa le Très Honorable Sir H. M. Durand, l'ambassadeur Anglais, à Washington (copie de sa lettre est dans l'appendice " W "), que le Secrétaire de l'Intérieur des Etats-Unis avait donné des instructions au Commissaire du Bureau Général des Terres, durant lequel la demande de la compagnie " Minnesota Canal & Power " attendait la solution, de suspendre toute action dans ce cas jusqu'à ce qu'il ait été notifié des résultats de l'investigation faite par la Commission Internationale des voies d'Eau Limitrophes. Plus tard, le Procureur-Général des Etats-Unis, appelé à donner son opinion sur la construction de l'Acte du Congrès, autorisant la nomination de la Commission, déclara que, dans le cas de la rivière St-Jean, Nouveau-Brunswick, la juridiction de la Commission devait être limitée au système des grands Lacs et du fleuve St-Laurent. Depuis, les membres de la section Américaine se sont opposés à discuter la question concernant les travaux projetés de la compagnie " Minnesota Canal & Power ", et ils attendent d'autres instructions du Congrès pour procéder dans la dite question.

Depuis que la compagnie " Minnesota Canal & Power " a fait cette demande au Secrétaire de l'Intérieur des Etats-Unis, la compagnie "Rainy River Development " et la compagnie " Ontario and Minesota Power " ont construit des travaux considérables aux chûtes Koochiching, dans le but d'améliorer la navigation du lac à la Pluie et de la rivière à la Pluie, avec l'entente d'employer les pouvoirs d'eau pour des manufactures. La compagnie " Ontario & Minnesota Power " par un contrat passé avec le gouvernement d'Ontario, a fait l'acquisition de l'extremité canadienne des chûtes Koochiching, et de plusieurs âcres des terres adjacentes. Elle a aussi obtenu, durant la dernière session du Parlement, un Acte d'incorporation, ch. 130, intitulé " Un Acte concernant la compagnie " Ontario & Minnesota Power."

Par un Ordre en Conseil, sanctionné par le Gouveaneur Général, en date du 19 septembre 1905, le ministre des Travaux Publics et le gouvernement du Canada ont approuvé les plans de la compagnie " Ontario & Minnesota Power " (dont copie de la sanction est dans l'appendice " X ". Les ingénieurs du ministère des Travaux Public ont fait rapport que la construction du barrage, établi aux chûtes Koochiching, ne serait d'aucune obstacle à la navigation en haut et en bas des chûtes, à Fort Francis, mais, qu'au contraire, elle serait une amélioration. Les rapides dangereux, à deux milles en haut de Fort Francis, seraient submergés, et en conséquence la navigation serait matériellement améliorée. A l'époque des inondations, les eaux accumulées dans le lac à la Pluie pourraient être lâchées durant la saison de l'eau basse, et il en résulterait une amélioration considérable pour la navigation dans la rivière, entre le Fort Francis et le lac des Bois. La seule objection, que l'on pourrait soulever à la construction du barrage projeté, est prévue par un mur de revêtement que la compagnie se propose de construire, et aussi par une clause de l'Acte d'incorporation de la compagnie, qui garantit qu'elle sera responsable de tous les dommages causés par ses travaux.

Les ouvrages projetés par la compagnie " Minnesata Canal & Power " seraient un obstacle aux travaux autorisés par Son Excellence le Gouverneur en Conseil. Aussi l'on s'attend qu'aussitôt après la présente session du Congrès, la Commission Internationale des voies d'Eau Limitrophes va s'emparer de cette question.

Le 21 Novembre 1905, le président de la section Canadienne, M. J. P. Mabee, ayant été nommé un des juges de la Haute Cour d'Ontario, envoya sa démission, et M. George C. Gibbons, C. R., de London, Ont., prit sa place de président de la section Canadienne, (la copie de l'Ordre en Conseil est dans l'appendice " Y "). Depuis la nomination de M. Gibbons, il y a eu deux réunions de la Section Canadienne, une à Toronto et une à Ottawa : à ces assemblées l'on passa en revue le travail de la Commission, et diverses questions, que la Commission avait devant elle, y furent discutées.

(Signé) GEO. C. GIBBONS,
Président de la Section Canadienne.

(Signé) W. F. KING,
(Signé) LOUIS COSTE,
Membres de la Section Canadienne.

(Signé) THOMAS COTÉ,
Secrétaire de la Section Canadienne.

HONORABLE C. S. HYMAN,
Ministre des Travaux Publics,
Ottawa, Ont.

APPENDICE " A ".

M. Choate au Marquis de Lansdowne :

Ambassade Américaine,

Londres, 15 juillet 1902.

Milord,—D'après les instructions de mon Gouvernement, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli quatre copies d'un imprimé de l'Acte du Congrès, approuvé le 13 juin 1902, se rapportant à l'amélioration des ports et des rivières, et d'attirer, en même temps, l'attention de Votre Seigneurie sur l'article 4, page 47 de cet acte, énonçant la nomination d'une Commission Internationale, qui sera composée de trois membres des Etats-Unis et de trois représentants du Dominion du Canada. Les devoirs de cette Commission seront de faire une investigation générale sur les eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, l'effet produit sur les rives par les changements des niveaux des eaux, et sur l'érection et l'établissement d'un barrage à la décharge du lac Erié. En appelant l'attention de Votre Seigneurie sur ce sujet, je suis chargé d'inviter le gouvernement de Sa Majesté à prendre part dans la formation de la Commission en question, et je serais beaucoup obligé à Votre Seigneurie si Elle voulait bien me faire connaître, aussitôt qu'il Lui conviendrait, si le gouvernement de Sa Majesté serait disposé à accepter l'invitation de mon gouvernement en rapport avec cette Commission.

J'ai, etc.,

JOSEPH H. CHOATE.

APPENDICE " B ".

Du Bureau des Colonies a Lord Minto :

Londres, 2 décembre 1902.

Article 4 de l'Acte du Congrès des Etats-Unis de l'Amérique, approuvé le 13 juin de la présente année, pour l'amélioration des rivières et des ports, pourvoie à la nomination d'une Commission Internationale de six membres, dont trois du Canada, pour s'enquérir d'une manière générale des eaux limitrophes internationales. Les Etats-Unis invitent le gouvernement de Sa Majesté à coopérer dans la formation de la Commission. Quelles sont les vues de vos Ministres ? Réponse par télégramme. Les documents ont été expédiés au Premier Ministre le 30 juillet.

(Signé)

Secrétaire d'Etat pour les Colonies

APPENDICE " C ".

Secrétaire d'État pour les Colonies au Comte Minto

Downing Street, 3 décembre 1902.

Milord,—J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence, pour être présentée à vos ministres, la copie ci-incluse d'une lettre de l'Ambassadeur Américain, à cette Cour,

relativement à une Commission Internationale en projet pour s'enquérir sur les eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada.

Je serais bien aise de recevoir prochainement toutes les observations que vos ministres ont à offrir.

Une copie de cette lettre a été communiquée à Sir Wilfrid Laurier, le 30 juillet dernier, mais aucune réponse ne m'est encore parvenue de sa part.

J'ai, etc.,

(Signé) ONSLOW,
Pour le Secrétaire d'Etat.

APPENDICE " D ".

Extrait d'un rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par le Gouverneur Général, le 27 avril 1903.

Il a été soumis à la considération du Comité du Conseil Privé une dépêche du Bureau des Colonies, en date du 3 décembre 1902, transmettant un extrait de l'article 4, de l'acte du Congrès des Etats-Unis, approuvé le 13 juin 1902, qui pourvoie à la nomination d'une Commission Internationale de six membres, dont trois représentent les intérêts du Canada, et trois des Etats-Unis, afin de s'enquérir et de faire rapport sur les conditions et les usages des eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada.

Le Ministre de l'Intérieur, à qui la question a été reférée, soumet les recommandations suivantes : Que le gouvernement de Sa Majesté accepte l'invitation de coopérer dans la formation de la Commission ; et comme les sujets à traiter comprennent la régularisation des eaux limitrophes internationales, affectant par là même les ports et la navigation, que tous les relevés et les investigations nécessaires à réaliser les intentions de la Commission, soient faits, en ce qui concerne le Canada, sous le contrôle du ministère de l'Intérieur et du ministère des Travaux Publics ; et aussi, que la nomination des trois membres de la Commission, représentant les intérêts du Canada, soit faite sur la recommandation du ministre de l'Intérieur et du ministre des Travaux Publics.

Le Comité avise que le Gouverneur Général soit prié d'envoyer une copie de cette minute au Très Honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

Le tout respectueusement soumis pour être approuvé.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil Privé.

APPENDICE " E ".

DOWNING STREET, 6 juin 1903.

MILORD,—J'ai l'honneur de communiquer à Votre Excellence, pour l'information de Vos Ministres, que, conformément aux termes de votre dépêche, No 167, du 4 mai, le Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères a fait savoir au chargé d'affaires des Etats-Unis, que le gouvernement de Sa Majesté accepte l'invitation du gouvernement

des Etats-Unis de coopérer dans la formation de Commission qui doit s'enquérir des eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada.

Le gouvernement de Sa Majesté accepte la suggestion de Vos Ministres, concernant la nominatoin des Commissaires, et je présume que des démarches vont être faites pour donner effet à leurs recommandations et pour faire le choix des trois représentants Britanniques.

J'ai, etc.

(Signé) J. CHAMBERLAIN

APPENDICE "F".

Extrait d'un rapport du comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le 3 décembre 1903.

Il a été présenté à la considération du comité du Conseil Privé un cablegramme, daté du 16 octobre 1903, de la part du Très Honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies, transmettant les noms de trois Messieurs nommés, par le Président des Etats-Unis, comme membres de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes, que l'on se propose de former.

Le ministre de l'Intérieur, à qui cette dépêche a été communiquée, recommande que M. William Frederick King, astronome en chef du ministère de l'Intérieur, soit nommé un des membres Canadiens de cette Commission.

Le Comité a avisé le Gouverneur-Général d'en faire informer le Très Honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

Le tout respectueusement soumis pour être approuvé

(Signé) JOHN J. McGEE.
Greffier du Conseil Privé.

APPENDICE "G".

Extrait d'un rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le 7 janvier 1905.

Il a été soumis à la considération du Comité du Conseil Privé une dépêche, ci-incluse, du Très Honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies, No 306, en date du 28 octobre 1904, relativement à la Commission Internationale projetée, pour s'enquérir et faire rapport sur les conditions et les usages des eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, et invitant le gouvernement du Canada à prendre en considération aussitôt que possible, la question de nommer les représentants Canadiens additionnels.

Le ministère de l'Intérieur, a qui la dite dépêche a été transmise, déclare que par un Acte du Congrès des Etats-Unis, passé en 1902, des stipulations ont été faites pour la nomination de trois personnes pour s'enquérir des conditions et usages des eaux tributaires du fleuve St-Laurent ; ces personnes devant être un officier du Corps des Ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, un ingénieur civil bien versé dans les sciences hydrauliques des Grands Lacs, et un avocat d'expérience dans les questions des lois internationales et des lois s'appliquant aux bords des rivières.

Le ministre déclare aussi que de plus une clause a été insérée pour inviter le gouvernement de la Grande Bretagne à nommer un nombre égal de Commissaires pour représenter les intérêts du Dominion du Canada.

L'invitation ayant été communiquée, l'assentiment formel du gouvernement du Canada a été donné par une Minute du Conseil, en date du 27 avril 1904, dans laquelle il est stipulé que les représentants du Canada seraient nommés par le ministre de l'Intérieur et par le ministre des Travaux Publics.

Le ministre déclare en sus qu'à une date ultérieure le Président des Etats-Unis nomma ses trois Commissaires, et que M. W. F. King, du ministère de l'Intérieur, a été nommé par un Ordre en Conseil, sur la recommandation du ministre de l'Intérieur.

Le Comité recommande que M. James Mabee, C. R., de Toronto, et M. Louis Coste, ingénieur d'Ottawa, soient nommés Commissaires conjointement avec M. King, pour la Commission Internationale proposée.

Le Comité avise le Gouverneur Général de faire transmettre une copie de cette Minute au Très Honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies.

Le tout respectueusement soumis pour être approuvé.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil Privé.

APPENDICE " I ".

Extrait d'un rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par le Gouverneur Général, le 20 mai 1905.

Le Comité du Conseil Privé, sur la recommandation du Président du Conseil Privé, déclare que M. James P. Mabee, C. R., soit nommé Président des Commissaires Canadiens pour s'enquérir des conditions et usages des eaux tributaires du fleuve Saint-Laurent, adjacentes aux frontières entre les Etats-Unis et le Dominion.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil Privé.

APPENDICE " J ".

OTTAWA, 6 janvier 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que par une Minute du Conseil Privé, en date du 7 janvier 1905, il a plu à Son Excellence le Gouverneur Général de nommer MM. J. P. Mabee, C. R., de Toronto et Louis Coste, I. C., d'Ottawa, membres additionnels de la Commission Internationale, pour faire des investigations et rapport sur les conditions et usages des eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, de laquelle Commission vous avez été membre le 3 décembre 1903.

Je vous transmets sous ce pli une copie de la Minute du Conseil nommant ces

messieurs, et aussi un extrait des Statuts Américains, autorisant la nomination des membres américains de la Commission.

Parmi les sujets qui seront soumis à la considération de la Commission, sont :—

1. La proposition de la compagnie " Minnesota Canal & Power ", de Duluth, de détourner vers le sud certaines eaux dans l'Etat de Minnesota qui coulent actuellement dans la rivière à la Pluie et le lac des Bois.

2. Le détournement, environ à un mille et demi à l'est de la ville du Sault Ste-Marie, d'une partie des eaux de la rivière Ste-Marie, dans le canal Hay, qui traverse entièrement le territoire Américain. La rivière Ste-Marie forme présentement partie de la ligne de frontière entre les Etats-Unis et le Canada, et il est évident que les eaux de cette rivière sont internationales. Les vaisseaux canadiens sont obligés de passer dans le canal Hay, mais aucun traité n'a été passé concernant leur droit.

3. S'enquérir des effets que la construction du canal de Chicago peut produire sur les niveaux des lacs Huron et Erié.

4. La construction d'un barrage et d'autres obstructions dans la rivière St-Jean, qui traverse l'Etat du Maine avant de rentrer dans le Nouveau-Brunswick, cette construction étant contraire à la stipulation expresse du Traité d'Ashburton.

Le gouvernement est d'opinion que les membres de la Commission devraient se réunir prochainement, et j'en ai informé MM. Mabee et Coste, et leur ai demandé de s'entendre avec vous pour la date de la réunion.

L'on se propose de nommer M. Thomas Côté, journaliste, de Montréal, secrétaire de la section Canadienne de la Commission.

(Signé) R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

M. W. F. KING,
Astronome en chef,
Ministère de l'Intérieur, Ottawa.

APPENDICE " K ".

DÉPARTEMENT DE L'ÉTAT.
WASHINGTON, 15 avril 1905.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 10 du mois dernier, demandant quelles instructions vont recevoir les Commissaires Américains, dont la nomination est comprise dans l'article 4 de l'Acte des Ports et Rivières, de 1902, (32 Stat. L., 373), spécialement en ce qui regarde l'étendue des pouvoirs d'investigation de la Commission, question qui, d'après vous, va vraisemblament surgir, les membres Canadiens paraissant disposer à croire que la Commission doit s'enquérir de toutes les eaux adjacentes à la frontière, faisant partie des Grands Lacs ou non, j'ai l'honneur de faire la déclaration suivante :

On peut voir les termes de la loi en consultant la copie ci-incluse. L'opinion du Département est que les mots "y compris toutes les eaux des lacs et rivières dont la " décharge naturelle est par le fleuve St-Laurent jusqu'à l'Océan Atlantique" signifient les eaux qui les précèdent, et que l'investigation et le rapport doivent couvrir seulement ces eaux, et omettre le bas du St-Laurent lui-même, aussi bien que toutes les autres eaux qui ne se déchargent pas naturellement dans ce fleuve.

L'interprétation plus large, donné à l'Acte par les autorités canadiennes, devrait être rejetée à cause du petit montant voté pour le support de la Section Américaine, sinon pour autre cause. On peut difficilement imaginer que le Congrès n'aurait voté

qu'une somme de $20,000 pour les dépenses incidentes d'une investigation s'étendant jusqu'à la côte du Pacifique, et embrassant peut-être aussi la frontière de l'Alaska.

Une partie du rapport du président du comité des Rivières et des Ports, lorsqu'il y a eu présentation du bill (copie de l'Acte ci-incluse), traite de l'Article 4, et démontrerait l'intention de limiter le but de l'investigation au système des grands lacs.

Lorsqu'il a été défini quel serait le domaine couvert par l'investigation, la loi en elle-même paraît suffisamment détaillée pour servir d'instructions aux Commissaires Américains.

C'est pourquoi, dans les circonstances actuelles, il semble suffisant de vous informer, ainsi que les autres membres de la Section Américaine, des vues du Département sur l'étendue des investigations et du rapport, et de demander aux Commissaires Américains de s'assembler et de s'organiser aussitôt que possible après le 20 du mois courant, dans cette capitale, et de soumettre, après discussion, leurs propres recommandations sur les procédures à suivre.

J'inclus aussi pour votre information des copies des lettres du Colonel Ernst et du professeur Williams, concernant l'endroit de réunion de la Commission.

Des copies de votre lettre du 10 du mois dernier, de celle-ci, la réponse du Département, ont été adressées au Colonel Ernst et au professeur Williams, dans le but de les guider.

Je suis, Monsieur, votre obéissant serviteur,

(Signé) F. B. LOOMIS,
Secrétaire Intérimaire.

M. GEO. CLINTON,
Commissaire des Etats-Unis, Commission Internationale des Eaux Limitrophes,
1012, Prudential Building, Buffalo, N.-Y.

APPENDICE "L".

A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL :

Le soussigné a l'honneur de représenter que, le 4 mai dernier, il a soumis au prédécesseur de Votre Excellence une minute du Conseil Exécutif du Nouveau-Brunswick, sur l'érection, par la compagnie " St. John Lumber "—incorporée aux Etats-Unis—de certaines piles et estacades dans la rivière St-Jean, près du village de Van Buren, dans l'Etat du Maine, et qu'il a conseillé d'attirer l'attention du gouvernement des Etat-Unis à ce sujet, en vue de faire enlever les obstructions dont on se plaint. On a fait remarquer que l'érection de ce piles et estacades constitue une violation de l'Article III de ce qui est communément connu sous le nom de Traité d'Ashburton de 1842, qui stipule que la navigation de la rivière St-Jean sera libre et ouverte aux deux parties, et ne devra être obstruée en aucune manière. Il apparaît qu'aucune réponse n'a été reçue concernant cette communication.

Le soussigné a maintenant l'honneur de soumettre à Votre Excellence une requête signée par M. J. Fraser Gregory, au nom de certains marchands de bois et propriétaires de moulins, de St-Jean, réunis en convention faisant connaître que non seulement aucune action n'a été prise au sujet de la demande du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick, mais qu'un bill est actuellement devant la Législature de l'Etat du Maine, pour l'incorporation d'une autre compagnie, autorisant la construction d'autres piles dans la dite rivière, presqu'immédiatement au-dessus des ouvrages érigés par la compagnie " St. John Lumber ", qui formaient le sujet de la première plainte. MM. Gregory

et ses associés font remarquer que si l'on permet d'ériger ces nouvelles obstructions projetées, les marchands de bois et les propriétaires canadiens, le long de la rivière St-Jean, vont subir des dommages graves. Le soussigné, corroborant ces opinions, recommande qu'une copie de ce mémoire soit transmis à l'ambassadeur de Sa Majesté, à Washington, et que l'on sollicite de nouveau Sir Mortimer Durand de soumettre ces faits, aussitôt que possible, à la considération des autorités des Etats-Unis, afin de faire enlever non seulement les obstructions dont on se plaint actuellement, mais aussi afin de suspendre toute action de la part de la Législature du Maine, concernant le projet de loi ci-dessus mentionné, jusqu'à ce que la Commission Internationale, récemment constituée, ait étudié cette question et fait son rapport.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

OTTAWA, 1er février 1905.

DE LORD GREY A SIR MORTIMER DURAND :

OTTAWA, 3 février 1905.

MONSIEUR,—Relativement à la dépêche No 38 de mon prédécesseur, du 5 mai 1904, demandant que des représentations fussent faites au Gouvernement des Etats-Unis, concernant l'érection de certaines piles et estacades, dans la rivière St-Jean, constructions que le gouvernement du Canada considère comme une violation de l'Article III, du Traité d'Ashburton, de 1842, j'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, une copie d'un autre rapport que le Secrétaire d'Etat du Canada, contenant une requête d'un certain nombre de marchands de bois et de propriétaires de moulins de St-Jean, Nouveau-Brunswick, dans laquelle il est constaté que non seulement aucune action n'a été prise pour enlever les obstructions à la navigation dans la rivière, et dont on s'est déjà plaint, mais qu'un bill est actuellement devant la Législature du Maine pour incorporer une compagnie qui pourra construire d'autres piles qui causera de plus grands dommages aux intérêts canadiens.

Votre Excellence voudra bien considérer que le ministre suggère que cette question soit de nouveau soumise à l'attention des autorités des Etats-Unis, en vue d'obtenir l'enlèvement des obstructions dont on se plaint, et la suspension de toute action en faveur du bill, jusqu'à ce que la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes, récemment nommée, soit en état de faire son rapport.

J'ai, etc.,
(Signé) GREY.

SON EXCELLENCE LE TRÈS HONORABLE
SIR MORTIMER DURAND, G. C. M. G., ETC., ETC., ETC.

APPENDICE " M ".

SIR H. M. DURAND A LORD GREY :

AMBASSADE ANGLAISE,
WASHINGTON, 27 février 1905.

MILORD,—Sur réception de la dépêche de Votre Excellence, en date du 3, relativement à l'érection de nouvelles piles dans la rivière St-Jean, j'ai immédiatement adressé une note au gouvernement des Etats-Unis, lui soumettant la question, et suggéré qu'on suspendit toute action sur le bill actuellement devant la Législature du Maine, et que les obstructions déjà existantes devraient être enlevées.

J'ai maintenant l'honneur de vous transmettre une copie de la réponse que j'ai reçu du Secrétaire d'Etat des Etats-Unis.

J'ai, etc.,
(Signé) H. M. DURAND.

APPENDICE "N".

DÉPARTEMENT DE L'ETAT,

WASHINGTON, 4 février 1905.

EXCELLENCE, — J'ai consulté mes collègues des Départements de la Guerre et de la Justice touchant la suggestion contenue dans votre lettre du 11 février, à la demande du Gouvernement Canadien, prétendant qu'il serait désirable que jusqu'à ce que la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes, récemment constituée, ait soumis son rapport, toute action soit suspendue, touchant le bill, actuellement devant la Législature du Maine, peur l'incorporation d'une compagnie avec pouvoir de construire des piles dans la rivière St-Jean, en plus de celles dont on se plaint dans votre lettre antérieure du 9 mai 1904, et qu'en même temps, les obstructions déjà érigées soient enlevées.

C'est l'opinion de mes collègues que, d'après le 4ème Article de l'Acte des Rivières et des Ports, du 13 juin 1902, les fonctions de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes, dont la création fut autorisée par cet Acte, ne s'étendent pas au-delà de l'exécution des projets contenus dans l'Acte, à savoir : l'investigation sur les problêmes des niveaux de l'eau, l'usage des eaux et la navigation, sur les grands lacs et leurs tributaires, ayant leur décharge naturelle par le fleuve St-Laurent jusqu'à l'Océan Atlantique. La rivière St-Jean ne fait pas partie du système des eaux qu'on se propose d'étudier, et par conséquent, le rapport futur de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes n'aura aucune relation avec les plaintes actuellement portées. Elles demeureront une question séparée à décider.

L'attention du Procureur Général a été de nouveau sollicitée sur les obstructions actuelles dans la rivière St-Jean.

J'ai, etc.,

(Signé) JOHN HAY.

APPENDICE "O".

EXTRAIT d'un rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par le Gouverneur Général, le 25 mars 1905.

Le Comité du Conseil Privé a eu sous considération une dépêche de l'Ambassadeur de Sa Majesté, à Washington, en date du 27 février 1905, concernant le but et l'étendue des pouvoirs de la Commission Internationale des Eaux Limitrophes.

Le ministre des Travaux Publics, à qui la question a été référée, fait observer que le Secrétaire d'Etat des Etats-Unis attire l'attention sur le fait que l'Acte du Congrès, autorisant la formation de la Commission, ne s'étend pas au delà de l'exécution des projets qui y sont définis, savoir : " L'investigation sur les problèmes des niveaux de l'eau, " l'usage des eaux et la navigation sur les grands lacs et leurs tributaires, ayant leur " décharge naturelle par le fleuve St-Laurent jusqu'à l'Océan Atlantique. "

Le ministre fait de plus observer que le Secrétaire d'Etat déclare que, comme la rivière St-Jean n'appartient pas au système des eaux que l'on se propose d'étudier, le rapport futur de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes ne peut avoir de relation avec les plaintes concernant des travaux complétés et d'autres à exécuter sur la rivière St-Jean, et qu'en conséquence, elles devraient être considérées séparément.

Le ministre, après considération de la déclaration ci-dessus mentionnée, qui pourrait restreindre de beaucoup l'étendue des pouvoirs et le but de la Commission Internationale

des Voies d'Eau Limitrophes, s'est procuré une copie de l'Acte du Congrès cité plus haut, et a soumis une copie mot à mot de l'Article 4 du chapitre 1079 des Statuts des Etats-Unis, passé par le 57ème Congrès ; l'Article en question se lisant comme suit, à savoir :

" Que le Président des Etats-Unis est par les présentes sollicité à inviter le gouver- " nement de la Grande Bretagne à se joindre dans la formation d'une Commission Inter- " nationale, composée de trois membres des Etats-Unis et de trois qui représenteront les " intérêts du Dominion du Canada, dont les devoirs seront de faire des investigations et " un rapport sur les conditions et les usages des eaux adjacentes à la ligne de frontière " entre le Canada et les Etats-Unis, y compris toutes les eaux des lacs et des rivières " dont la décharge naturelle est par le fleuve St-Laurent jusqu'à l'Océan Atlantique ; et " aussi sur les effets qu'ont ces eaux sur les rives et les ouvrages qui y sont construits ; " sur les intérêts de la navigation mis au jeu en raison du détournement de ces eaux de " leurs cours naturel ou du changement dans leurs cours ; de plus faire un rapport sur " les mesures nécessaires concernant ces détournements, et de faire des recommendations " pour faire des améliorations et des règlements qui pourront le mieux sauvegarder les " intérêts de la navigation dans les dites eaux.

" Et les dits commissaires feront un rapport sur l'opportunité de placer un barrage " à la décharge du lac Erié, afin de déterminer si un tel barrage serait avantageux à la " navigation, et si cette construction est jugée nécessaire, ils devront recommander à " leurs gouvernements respectifs de faire des arrangements ou un traité pourvoyant à " l'érection du dit barrage, et faire une estimation du coût probable de ces travaux.

Le ministre fait observer de plus que dans la correspondance qui a été entretenue, avant la nomination de la section Canadienne de la Commission, les termes employés ont toujours été identiques à ceux de l'Acte ci-dessus mentionné, et qu'il a été toujours entendu que les investigations porteraient sur les conditions et les usages des eaux limitrophes entre le Canada et les Etats-Unis ; les autres eaux des lacs et des rivières, se déchargant naturellement par le fleuve St-Laurent jusqu'à l'Océan Atlantique, devant être aussi compris dans ces investigations, mais que l'intention des fins générales de la Commission devrait s'appliquer spécialement à toutes les eaux adjacentes à la frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

C'est pourquoi, le ministre croit que, dans la dépêche soumise à sa considération, il y a eu un malentendu inintentionnel concernant les termes de l'Acte du Congrès, et qu'il est à propos et convenable que le travail de la Commission ne soit pas restreint à des limites plus étroites que celles indiquées dans le dit Acte.

En conséquence, le ministre recommande que les représentations nécessaires soient faites pour que les investigations, qui seront entreprises par la dite Commission, ainsi que le rapport qui en découlera devront s'étendre à toutes les eaux limitrophes entre le Canada et les Etats-Unis, et, par conséquent, inclure telles parties de la rivière St-Jean qui rentrent dans les limites désignées par l'Acte du Congrès, à l'étude de la Commisssion.

Le Comité avise Son Excellence de faire parvenir une copie de cette minute à l'Ambassadeur de Sa Majesté, à Washington.

Le tout respectueusement soumis pour être approuvé.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil Privé.

APPENDICE " P ".

DÉPARTEMENT DE L'ÉTAT,
WASHINGTON, 31 mai 1905.

EXCELLENCE,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de M. O'Beirne, en date du 22 courant, par laquelle il m'informe qu'il a reçu instruction de Lord Lansdowne d'exprimer l'espoir que le gouvernement des Etats-Unis, sans nécessairement sacrifier le principe de ses prétentions concernant les pouvoirs de la Commission des Voies d'Eau Limitrophes, trouvera moyen d'accéder au désir du gouvernement Canadien, qui voudrait que la Commission traitat la question des obstructions dans la rivière St-Jean.

On a considéré sérieusement la lettre de M. O'Beirne, et je regrette d'avoir à répondre que ce Gouvernement est incapable de satisfaire au désir du gouvernement Canadien. Comme votre Ambassade en a été informé dans une lettre précédente, la construction donnée à l'Acte du Congrès par ce gouvernement, veut que la Commission des Voies d'Eau Limitrophes, créée en vertu de cet Acte, n'ait aucune juridiction sur la rivière St-Jean ; et ce Gouvernement est d'opinion qu'une telle juridiction peut s'exercer seulement par l'autorisation du Congrès. Bien plus, comme les questions concernant la rivière St-Jean affectent particulièrement l'Etat du Maine et la province du Nouveau-Brunswick, de telles questions devraient être examinées seulement par une commission comprise des membres représentant cet Etat et cette province.

Je crois pouvoir assurer à Votre Excellence que le Congrès s'occupera, au commencement de sa prochaine session, de pourvoir à la formation d'une commission, qui se joindra à une du Canada pour étudier d'une manière complète les questions en controverses, touchant les intérêts d'affaires du Maine et du Nouveau-Brunswick, en rapport avec la rivière St-Jean, et que ce Gouvernement ne voit aucune raison qui empêcherait une telle commission de règler complètement cette question, d'une manière satisfaisante et en peu de temps.

(Signé) F. B. LOOMIS,
Secrétaire Intérinaire.

LE TRÈS HONORABLE SIR H. M. DURAND, ETC.

APPENDICE " Q ".

COMMISSION INTERNATIONALE DES VOIES D'EAU LIMITROPHES.

(Section Canadienne).

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
OTTAWA, 2 juin 1905.

HON. W. S. FIELDING,
Ministre des Finances,
Ministre Intérimaire des Travaux Publics,
Ottawa, Ont. :

CHER MONSIEUR,—Conformément aux instructions de la section Canadienne de la Commission des Voies d'Eau Limitrophes, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant :

Le 11 mai dernier, les Commissaires Américains se sont réunis à Washington et ont décidé d'inviter la section Canadienne à une assemblée conjointe, qui devait être tenue à Washington, le 25 du même mois.

En fait, la Commission s'est réunie au bureau du colonel O. H. Ernst, le 25 mai, à 10.30 a. m. Etaient présents : M. J. P. Mabee, président de la section Canadienne ; MM. W. F. King et Louis Coste, membres de la section Canadienne, et M. Thomas Côté, secrétaire de la section Canadienne ; Colonel O. H. Ernst, président de la section

Américaine ; Professeur Gardner S. William et M. George Clinton, membres de la section Américaine.

La Commission se rendit en corps chez le Sécrétaire d'Etat, et après une courte entrevue avec M. F. B. Loomis, Premier Assistant-Secrétaire, agissant comme Secrétaire Intérimaire, retourna à son lieu de réunion, et consacra plusieurs heures à une discussion irrégulière concernant l'organisation de la Commission, l'endroit permanent de ses assemblées et l'étendue de ses devoirs ; mais on ne parvint à aucune conclusion, et à 1.45 p. m. la Commission ajourna au jour suivant, à 11 heures a. m.

Le 26 mai, la Commission se réunit encore au bureau du Colonel Ernst, à 11 heures a. m. Tous les membres de la Commission conjointe étaient présents, ainsi que le Secrétaire de la section Canadienne. On commença à effectuer une organisation par l'élection du Colonel Ernst, comme président de cette assemblée ; il fut convenu qu'aux réunions de toute la Commission sur le territoire américain, le chef de la section Américaine présiderait, et qu'aux assemblées tenues sur le territoire Canadien, le chef de la section Canadienne en serait le président.

Il fut décidé que pour le présent les bureaux de la section Canadienne seraient installés à Toronto, et ceux de la section Américaine, à Buffalo, et que des réunions complètes auraient lieu dans l'une ou l'autre cité, de temps en temps, suivant que cela conviendrait le mieux.

La section Américaine présenta les instructions d'après lesquelles elle devait agir, et qui sont comprises dans la lettre suivante, savoir :—

" DÉPARTEMENT DE L'ÉTAT,
" WASHINGTON, D. C., 15 avril 1905.

" GEORGE CLINTON, ECR.,
" *Commissaire des Etats-Unis*,
" Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes,
" 1012, Prudential Building, Buffalo, N.-Y.

" MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 10 du mois dernier, demandant les " instructions dont peuvent avoir besoin les Commissaires Américains, nommés en vertu " de l'article 4, de l'Acte des Rivières et des Ports, de 1902 (Statuts en général, Volume " 32, page 375), spécialement en ce qui concerne une question qui surviendra vraisem- " blablement, à propos de l'étendue des investigations de la Commission, les membres " Canadiens paraissant disposés à comprendre dans cette investigation toutes les eaux " adjacentes de la ligne de frontière, faisant partie des grands lacs ou non, je dois déclarer " ce qui suit :—

" Vous pourrez voir les termes de la loi dans la copie incluse. C'est l'opinion du " Département que les mots 'y compris toutes les eaux des lacs et rivières dont la " 'décharge naturelle coule par le fleuve St-Laurent jusqu'à l'Océan Atlantique' doivent " s'entendre comme une limitation de ce qui les précède, et que les investigations et " rapport ne doivent couvrir seulement que ces eaux, omettant le bas du fleuve St-Lau- " rent lui-même, ainsi que toutes les autres eaux qui ne se déchargent pas naturellement " dans ce fleuve.

" L'interprétation plus large, donnée à l'Acte par les autorités Canadiennes, doit " être rejetée, sinon pour d'autre raison, à cause de la minime appropriation destinée au " support de la section Américaine. On peut difficilement imaginer que le Congrès a eu " l'intention de pourvoir, avec une somme de $20,000, aux dépenses incidentes d'une " investigation qui s'étendrait jusqu'à la côte du Pacifique, et qui embrasserait, peut- " être aussi, la frontière de l'Alaska.

" Une partie du rapport du Président du Comité des Rivières et des Ports, lors de " la présentation du bill (copie de l'Acte ci-incluse) traite de l'Article 4, et parait vouloir " limiter l'étendue de l'investigation au système des Grands Lacs.

" Quand le domaine de l'investigation a été défini, la loi elle-même semble être " suffisamment détaillée pour servir aux instructions des Commissaires Américains.

" C'est pourquoi, il semble suffisant, à l'époque actuelle, de vous informer, vous et

" les autres membres de la section Américaine, des vues du Département quant au but " de l'investigation et du rapport ; et de demander que les Commissaires Américains " s'assemblent et s'organisent, aussitôt que possible après le 20 du mois courant, dans " cette capitale, et qu'ils soumettent, après discussion, leurs propres recommandations " pour la procédure future.

" J'inclus aussi, pour votre information, copies des lettres du Colonel Ernst et du " Professeur Williams, concernant l'endroit de réunion de la Commission.

" Des copies de votre lettre du 10 du mois dernier et de celle-ci, la réponse du " Département, ont été adressées au Colonel Ernst et au Professeur Williams pour les guider.

" Je suis, Monsieur, votre obéissant serviteur,

" (Signé) F. B. LOOMIS,
" *Secrétaire Intérimaire.*"

La section Canadienne communiqua aux Commissaires Américains les vues du gouvernement Canadien, qui sont comprises dans l'extrait suivant d'un rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par le Gouverneur Général, le 25 mars 1905 :

" Une dépêche, datée du 27 février 1905, a été soumise à la considération du " Comité du Conseil Privé, etc., etc. "

(Voir l'ordre en Conseil en question sous le titre d'appendice " O ", page 26 de ce rapport).

La section Canadienne présenta alors le mémoire suivant :

" Les membres Canadiens de la Commission Internationale des voies d'Eau Limitrophes avaient compris que le but de la Commission embrassait des fins plus étendues, etc., etc."

(On trouvera ce mémoire à la page 6 de ce rapport).

(Signé) J. P. MABEE,
Président de la Section Canadienne.

WASHINGTON, D. C., 26 mai 1905.

Le président de la Section Américaine déclare qu'il a été informé que le Gouvernement Anglais avait communiqué avec le Gouvernement Américain, par l'intermédiaire du corps diplomatique, pour demander qu'une interprétation plus large fut donnée aux termes ci-dessus mentionnés, de la loi du Congrès, concernant la Commission ; que le Gouvernement Américain prendrait la question en considération, et qu'on ne pouvait attendre une décision avant le retour du Secrétaire Taft dans la cité, au lundi, le 29, ou mardi, le 30 du mois dernier.

Il fut convenu de ne prendre aucune action avant que la décision fut donnée, ni avant d'avoir d'autres instructions de la part des deux gouvernements. Il fut de plus décidé que la décision du Gouvernement Américain serait communiquée au président de la Section Canadienne, aussitôt après sa réception, et que si elle était favorable à l'interprétation Canadienne de la loi, ou si elle était défavorable, mais acceptée par le Gouvernement Canadien, une réunion de la Commission serait alors convoquée à Ottawa par le président de la Section Canadienne, à la date la plus rapprochée qui pourrait convenir aux membres.

A 12.30 p. m. la Commission suspendit la séance jusqu'à 4 p. m.

La Commission reprit la séance à 4 p. m., et ayant entendu la lecture des minutes des assemblées précédentes, les approuva et ajourna alors *sine die.*

Le lundi, le 29 mai, je me rendis à l'Ambassade Anglaise et remis à Son Excellence le Très Honorable Sir H. Mortimer Durand, une copie des minutes des procès-verbaux des assemblées préliminaires de la Commission. Il m'informa qu'il irait le mercredi, le

31 mai, chez le Secrétaire de la Guerre Taft et chez le Secrétaire Intérimaire Loomis, pour solliciter vivement l'acceptation de l'interprétation Canadienne de l'Acte du Congrès, passée en 1902, et autorisant la formation d'une Commission.

J'ai reçu aujourd'hui de M. O'Beirne, Secrétaire de l'Ambassade Anglaise et le chargé d'affaires, à Washington, durant l'absence de Sir H. Mortimer Durand, le télégramme suivant : " Ce gouvernement regrette de ne pouvoir s'accorder avec votre " Commission au sujet de la rivière St-Jean. J'ai télégraphié tous les détails au Gou- " verneur-Général. (Signé) O'Beirne."

La Section Canadienne attend maintenant d'autres instructions de Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil.

Le tout respectueusement soumis.

(Signé) THOMAS COTÉ,
Secrétaire de la Section Canadienne.

APPENDICE " R ".

COMMISSION INTERNATIONALE DES VOIES D'EAU LIMITROPHES

(Section Américaine)

BUREAU DU PRÉSIDENT, CHAMBRE 328, MILLS BUILDING,
WASHINGTON, D. C., 2 juin 1905.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que notre Gouvernement, après une considération sérieuse de la question, et après l'avoir soumise au Procureur-Général, s'est trouvé incapable d'accéder au désir du Gouvernement Canadien d'inclure la rivière St-Jean dans le domaine des travaux de la Commission, et que je suis autorisé de vous communiquer cette décision, d'une manière non officielle. Elle a été transmise officiellement au Gouvernement Anglais par l'intermédiaire du corps diplomatique.

Je suis de plus autorisé de vous assurer que c'est la ferme attente de notre Gouvernement que notre Congrès, dès le commencement de sa prochaine session, pourvoira à nommer une commission qui s'occupera, conjointement avec une du Canada, d'examiner complètement les questions de controverse, concernant les intérêts d'affaires du Maine et du Nouveau-Brunswick, au sujet de la rivière St-Jean.

Permettez-moi d'espérer que cette décision n'empêchera pas la Commission de poursuivre ses travaux dans les limites prescrites à la Section Américaine, comme nous vous l'avons appris à notre session qui a eu lieu ici, les 25 et 26 du mois dernier, et que j'aurai maintes occasions de renouveler votre connaissance sous des auspices aussi favorables que dans cette circonstance.

Votre très respectueux,
(Signé) O. H. ERNST,
Colonel du Corps des Ingénieurs, Président de la Section Américaine.

J. P. MABEE, ECR.,
Président de la Section Canadienne,
Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes,
Bâtisse de la Banque de Toronto, Toronto, Canada.

APPENDICE "S"

COMMISSION INTERNATIONALE DES VOIES D'EAU LIMITROPHES

(Section Canadienne)

BUREAU DU PRÉSIDENT, BATISSE DE LA BANQUE DE TORONTO,

TORONTO, 7 juin 1905.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 juin, m'annonçant que le gouvernement des Etats-Unis, après sérieuse considération, s'est trouvé incapable d'accéder au désir du gouvernement Canadien d'inclure la rivière St-Jean parmi les travaux de la Commission, mais m'assurant en même temps que votre Gouvernement espère fermement que le Congrès, au commencement de sa prochaine session, pourvoiera à nommer une commission, pour examiner conjointement avec une commission du Canada, toutes les questions en controverse, concernant les intérêts d'affaires du Maine et du Nouveau-Brunswick, au sujet de la rivière St-Jean.

Le position finale prise par votre Gouvernement a été soumise au Gouvernement du Canada, et j'ai l'honneur de vous informer que, tout à fait confiant de votre assurance, touchant les différends malheureux au sujet des eaux de la rivière St-Jean, notre gouvernement a autorisé les Commissaires Canadiens de procéder dans leur investigation dans les limites prescrites par l'interprétation de l'Acte du Congrès par votre Procureur-Général. Je suis en même temps spécialement chargé par le Premier du Canada d'attirer l'attention de votre section de la Commission, sur l'état des choses, le long de la rivière St-Jean, et sur la nécessité d'une prompte action à ce sujet.

Une assemblée de notre section a été convoquée pour demain, et je vous informerai sans délai de la date qui sera suggérée pour une assemblée générale conjointe, conformément à notre arrangement à Washington.

Personnellement je me rejouis de la conclusion à laquelle est arrivé notre gouvernement, et je suis sûr que mes collègues de la Section Canadienne auront grande hâte d'assister aux assemblées conjointes de ces Commissions.

Croyez-moi, mon cher monsieur, votre très-respectueux,

(Signé) J. P. MABEE,

Président de la Section Canadienne,

Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes.

COLONEL O. H. ERNST,

Président de la Section Américaine,

Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes,

Mills Building, Washington, Etats-Unis d'Amérique.

APPENDICE "T".

EXTRAIT d'un rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par le Gouverneur Général, le 29 novembre 1905.

Sur un rapport, en date du 17 novembre 1905, du ministre des Travaux Publics, soumettant qu'à une assemblée de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes, tenue à Buffalo, Etat de New York, le 28 octobre, les deux résolutions suivantes,

relativement à l'usage des eaux de la rivière Ste-Marie et de la rivière Niagara pour des manufactures, furent proposées et adoptées.

" RÉSOLU : — Que cette Commission recommande aux gouvernements des Etats-" Unis et du Canada de prendre des moyens nécessaires pour empêcher qu'aucuns droits " incorporés ou franchises ne soient accordés ou renouvelés par les gouvernements Fédé-" ral, Provincial ou des Etats, pour l'usage des eaux de la rivière Niagara comme pou-" voir ou autres projets, avant que cette Commission ait pu recueillir toutes les informa-" tions nécessaires pour lui permettre de faire rapport aux gouvernements respectifs des " Etats-Unis et du Canada, sur les 'conditions et usages' de ces eaux.

(Signé) J. P. MABEE,
Président de la section Canadienne,

(Signé) O. H. ERNST,
Président de la section Américaine.

" RÉSOLU : — Que d'après l'opinion de cette Commission, aucuns autres droits ou " franchises ne soient accordés ou conférés par le gouvernement des Etats-Unis ou du " Canada, concernant les usages ou les détournements des eaux provenant du Lac Supé-" rieur, jusqu'à ce que toutes les données et informations nécessaires soient parvenues à " la Commission et lui permettent de faire des suggessions sur la régularisation de l'excé-" dent de ces eaux, ou, si de tels privilèges sont accordés, qu'ils soient sujets à tous les " règlements que pourront adopter les deux gouvernements."

(Signé) J. P. MABEE,
Président de la section Canadienne.

(Signé) O. H. ERNST,
Président de la section Américaine.

Le ministre recommande — pour la ratification des règlements ci-dessus mentionnés — que l'on communique avec le gouvernement d'Ontario pour lui soumettre le contenu des dites résolutions, et lui demander d'adopter les mesures qu'il croira les plus convenables pour mettre à exécution ces règlements. Le tout soumis pour être approuvé.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil Privé.

APPENDICE " U ".

ATTENDU QUE, par l'Acte des Rivières et des Ports, approuvé le 13 juin 1902, il est stipulé (32 Stats. L., 361) que, sujets aux conditions ci-mentionnées :

" La compagnie " Michigan Lake Superior Power ", du Sault Ste-Marie, Michigan, " ses successeurs et représentants, après avoir obtenu le consentement du Secrétaire de " la Guerre et du chef des ingénieurs, et leur approbation, concernant le dit canal et les " travaux d'amélioration projetés, sont par les présentes autorisés à détourner l'eau de " la rivière Ste-Marie dans son canal, maintenant en construction au Sault Ste-Marie, " Michigan, pour des fins de pouvoir d'eau, en autant et aussi longtemps que ces travaux " et ce détournement de l'eau de la dite rivière, ne causeront pas de dommage à la navi-" gation dans cette rivière, et qu'ils ne diminueront pas les niveaux de l'eau, ou n'aug-" menteront pas le volume d'eau de cette rivière, ainsi que dans le lac Supérieur, ou les " canaux et les écluses navigables qui y sont maintenant annexés, soit naturellement ou " artificiellement, ou qui, plus tard, peuvent être établis par les Etats-Unis pour les fins " de la navigation ;"

Et attendu que, la dite compagnie " Michigan Lake Superior Power " a soumis, à l'approbation du Secrétaire de la Guerre et du chef des ingénieurs, les plans de son canal et de ses travaux d'amélioration pour le détournement de l'eau de la rivière Ste-Marie, autorisés par le dit Acte, et qu'elle a demandé le consentement du Secrétaire de la Guerre et du chef des ingénieurs pour ces dits détournements ;

Et attendu que, le chef des ingénieurs a approuvé les dits plans et a donné son consentement pour ces détournements, à la condition que la dite compagnie accepte les stipulations ci-après spécifiées ;

En conséquence, maintenant, ceci est pour certifier que le Secrétaire de la Guerre approuve, par les présentes, les dits plans ci-annexés, et donne, par les présentes, son consentement au détournement de l'eau de la rivière Ste-Marie, tel qu'autorisé par le dit Acte, à la condition que la dite compagnie accepte les stipulations suivantes :

1. Que les travaux de régularisation, y compris les valves de décharge du pouvoir d'eau, les travaux de contrôle, ainsi que les travaux rémédiateurs soient mis en opération sous l'inspection de l'ingénieur en charge du canal des chûtes Ste-Marie, et que ce fonctionnaire y puisse avoir accès en tout temps.

2. Que, lorsque le niveau moyen du lac Supérieur, au canal, tombe en aucun mois de l'année au-dessous de 601.5 pieds au-dessus de la marée moyenne, à New-York, conformément aux niveaux du bureau des levés hydrographiques des lacs, aux Etats-Unis, le volume d'eau passant dans le canal devra être réduit, le montant de cette réduction devant être augmenté à mesure que le niveau moyen mensuel baisse, et lorsque ce niveau aura baissé jusqu'à 601.0, tout le cours d'eau sera arrêté jusqu'à ce que le niveau moyen mensuel excède de nouveau 601.0, le tout sans aucune réclamation contre les Etats-Unis ou contre aucun de leurs fonctionnaires.

3. Qu'en sus des exigences de la condition 2 (supra), tout le cours d'eau sera également arrêté, sans réclamation contre les Etats-Unis, ou contre aucun de leurs officiers, si le niveau moyen mensuel du lac reste au-dessous de 601.5, pour une période consécutive de six mois de calendrier, et qu'il ne sera remis dans le canal que lorsque le niveau moyen mensuel excédera 601.5.

4. Que, lorsque le niveau moyen mensuel s'élèvera au-dessus de 603.0, le cours d'eau sera augmenté, dans le canal et dans les ouvrages d'amélioration au maximum de sa capacité, et sera continué ainsi jusqu'à ce que le niveau moyen mensuel ait baissé au-dessous de 603.0, sans réclamation contre les Etats-Unis ou contre aucun de leurs fonctionnaires.

5. Que, si le niveau moyen mensuel du lac reste au-dessus de 603.0 pour une période consécutive de six mois de calendrier, la dite compagnie pourra modifier, à ses frais, ses travaux, aussitôt que cela sera praticable, de façon à se procurer un cours d'eau plus considérable.

6. Que, les Etats-Unis auront le droit de contrôler entièrement le cours d'eau à travers le canal et les ouvrages d'amélioration, dans les cas d'accidents, ou des circonstances imprévues affectant la navigation dans le canal des Etats-Unis.

7 Que, si des courants contraires nuisant à la navigation sont créés par la prise d'eau ou par la décharge du canal, la dite compagnie devra construire des estacades, des murs pour guider les courants, ou d'autres travaux nécessaires pour remédier à ces inconvénients.

8. Que la dite compagnie, dans l'arrangement et la construction de ses travaux d'amélioration, devra laisser un chenal convenable et un cours d'eau suffisant pour le passage des billots au-dessus et dans les chûtes Ste-Marie.

9. Que ces restrictions sont un supplément aux restrictions spéciales de l'Acte du 13 juin 1902, concernant les droits sur les rives, ou autres droits accordés à aucune personne ou corporation, et aussi restrictions se rapportant aux travaux d'amélioration.

10. Que les élévations au-dessus du niveau moyen de la marée à New-York, ci-dessus spécifiées, sont celles établies et en usage, à cette date, dans le bureau des levés hydrographiques des lacs nord et nord-ouest, communément appelé le Bureau des Relevés hydrographiques des Lacs, à Detroit, Michigan.

11. Finalement, l'objet et le but des paragraphes précédents étant de maintenir les eaux du lac et de la rivière sous le contrôle absolu des Etats-Unis, dans l'intérêt de la navigation, il doit être expressément entendu que la dite compagnie n'aura droit à aucuns dommages, si le Gouvernement, en aucun temps ou pour aucune cause, exerce son droit de contrôle et de suspension dans le cours d'eau fournissant le pouvoir dans le canal de la compagnie, et ce par intérêt pour la navigation.

Témoins de ma signature, ce 12ème jour de décembre 1902.

(Signé) ELIHU ROOT,
Secrétaire de la Guerre.

Cet acte, sous seing privé, est accepté par la compagnie "Michigan Lake Superior Power", par son président, Francis H. Clergue, légalement autorisé à agir, ce 9ème jour de décembre 1902, en témoignage de l'acceptation des conditions précédentes par la dite compagnie.

THE MICHIGAN LAKE SUPERIOR POWER COMPANY.
(Signé) Par FRANCIS H. CLERGUE, président.

Témoins :
H. VON SCHON,
F. T. TREMPE.

(Sceau)

APPENDICE "V".

MOMSIEUR THOMAS CÔTÉ,
Secrétaire, Commission Internationale des Voies d'eau Limitropes,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—A votre demande, je me suis rendu à Niagara dans la seconde moitié d'octobre. Il s'agissait, m'écriviez-vous quelques jours auparavant, " de déterminer si la cataracte continuera à reculer dans des proportions égales au recul qui s'est produit depuis 1842 ".

Inutile de vous faire remarquer que ce n'est pas dans une étude de quelques jours qu'on peut résoudre un problème auquel les géologues ont déjà consacré des années et des années de travail, sans être encore arrivés à un résultat absolument certain. Cependant ma visite à Niagara m'a été très utile, en ce sens que j'ai pu constater *de visu* les faits mentionnés dans les publications antérieures, pour ne rien dire des quelques observations personnelles qu'il m'a été donné de faire.

C'est le résultat de mes études sur cette question que contient, en un résumé très succinct, le rapport que j'ai l'honneur de vous envoyer aujourd'hui. Vous voudrez bien remarquer que, parmi les auteurs que je cite dans mon travail, pas un seul n'est canadien. J'ai cru que cela vaudrait mieux, aux yeux de nos amis les américains, puisque c'était éviter jusqu'au plus léger soupçon de partialité.

Veuillez agréer l'expression de ma parfaite considération.

(Signé) J. C. K. LAFLAMME,

QUÉBEC, 9 novembre 1905.

NOTE SUR LE DÉPLACEMENT DE LA CHUTE NIAGARA.

SOMMAIRE :—

1. Incertitudes de la chronique géologique, telle qu'appliquée au creusage de la gorge et au recul de la chute Niagara.
2. Mécanisme du recul de la chute.
3. Irrégularités de l'érosion au Niagara, dans le passé et dans l'avenir.
4. Limite du recul rapide de la chute.
5. Oscillations séculaires du bassin des grands lacs, leurs effets sur la rivière Niagara.
6. Variations dans le volume des eaux de la rivière, du côté canadien et du côté américain

7. Influence des usines électriques sur la chute.
8. Conclusion.

1. Je n'entreprendrai pas de faire ici l'historique géologique de la rivière Niagara, ni celui de la chute elle-même. L'histoire du passé n'entre pour rien dans le programme qui m'a été tracé. De plus, trouver ce qu'à été le Niagara dans les âges géologiques antérieurs est un problème extrêmement complexe. Depuis plus d'un demi siècle, plusieurs grands noms de la science géologique, canadienne et américaine, l'ont abordé sur toutes ses faces et, en dépit de leurs travaux, malgré toutes les hypothèses que ces recherches ont provoquées, ou peut-être à raison de ces hypothèses elles-mêmes, on peut dire que la question est encore loin d'être complètement résolue. Et, si on connaît assez bien les grandes lignes de cette histoire, les détails nous en échappent. Or, dans le cas présent, les détails ont plus d'importance que les faits généraux définitivement acquis à la science.

Ce désaccord des géologues devient tout à fait évident quand on se rappelle que, parmi les principaux d'entre eux, les uns donnent 5,000 ans comme étant l'espace de temps qu'il a fallu à la chute pour creuser son lit depuis les hauteurs de Queenston jusqu'à sa position actuelle ; tandis que d'autres, d'une égale valeur scientifique, affirment qu'il n'a pas fallu moins de 50,000 ans pour le creusage de l'ensemble de la gorge du Niagara. C'est entre ces chiffres extrêmes que viennent se placer les évaluations de plusieurs autres. Certes, en voilà assez pour établir que, sur ce point de l'histoire du Niagara, l'accord est loin d'être parfait, et pour faire voir en même temps combien les données sur lesquelles on travaille sont quelquefois incertaines et susceptibles d'interprétations différentes.

Je pourrais peut-être en dire autant de la question toute spéciale du recul de la chute. Tout le monde connaît le fait. Mais ce n'est que depuis 1842 qu'on a exécuté des mesures et qu'on est arrivé à des constatations définies. Auparavant, depuis le P. Hennepin, en 1678, jusqu'aux triangulations de James Hall, en 1842, on pouvait seulement dire que le Fer-à-Cheval avait reculé ; voilà tout. De combien ? Personne ne le savait d'une façon certaine.

Comme c'est cette rétrogradation de la chute que j'ai dû étudier plus particulièrement, je me permettrai d'en exposer ici le mécanisme tel que donné par tous les géologues. Nous serons ensuite plus à même de prévoir ce qu'il pourra être dans l'avenir.

2. Sur toute la longueur de la crête de la cataracte, l'eau glisse à la surface d'une épaisse couche de calcaire dolomitique. Les lits, notablement fracturés et sillonnés de joints qui se trouvent à la surface, sont superposés à d'autres lits parallèles, de même composition, mais plus compacts, plus résistants. L'ensemble de ces assises constitue ce qu'on appelle : le calcaire de Lockport ou de Niagara. C'est sur la première série de ces strates, celle qui est fissurée, que glisse l'eau de la rivière depuis la tête des rapides jusqu'à la chute.

Au-dessous de ces calcaires, se trouve une masse de feuillets d'argilite compacte, parallèles aux lits calcaires, lesquelles constituent à peu près à eux seuls toute la partie inférieure de l'escarpement de la chute. Ces masses schisteuses sont démolies, et par l'eau qui rejaillit d'en bas et par celle qui les atteint directement d'en haut. Elles s'effritent et disparaissent. De sorte que, après un temps plus ou moins longs, les assises calcaires supérieures font saillie en avant ; et, alors, privées ainsi du support qui les tenait en place, elles cèdent sous le poids de l'eau qui passe et s'écroule ; la crête de la chute, par suite de cet effondrement se trouve reculée d'autant. Plus tard, la même chose se répète, amenant chaque fois le recul d'une section de la crête de la chute.

Ce n'est donc pas, comme on pourrait le croire, le frottement, pourtant énorme, de l'eau de la rivière qui use les lits du fond et les fait peu à peu disparaître ; mais c'est plutôt la destruction du support de ces lits qui provoque leur écroulement en quantité plus ou moins grande. Nous avons affaire à une démolition plutôt qu'à une érosion par usure ou par dissolution.

3. Par conséquent, l'étendue du recul, sa direction, sa limite, tout cela dépend de données assez difficiles à élucider dans le détail. Survienne quelque part une dureté plus grande des lits inférieurs d'argilite ; ou bien encore que les lits calcaires acquièrent

une consistance plus compacte, plus résistante, le recul se ralentira. Une modification inverse dans la nature physique des lits l'accélérera.

On devra tenir un égal compte des changements dans la résistance des couches géologiques, quand il s'agira de prévoir la direction dans laquelle se fera le recul. Cette direction sera largement influencée par le fait que, sur le vaste déploiement du Fer-à-Cheval, certaines parties céderont plus ou moins facilement que d'autres à l'action désagrégeante des eaux. Enfin, n'oublions pas non plus que, si la masse d'eau est plus grande en un point qu'en un autre, le calcaire se cassera plus vite là qu'ailleurs et le recul, en ce point, sera accéléré d'autant.

Voilà qui explique pourquoi le recul de la chute canadienne est trois ou quatre fois plus rapide que celui de la chute américaine : pourquoi il se fait, pour ainsi dire, par accès, tantôt plus vite, tantôt plus lentement (1) ; pourquoi encore il est plus marqué en certains endroits qu'en d'autres du Fer-à-Cheval ; pourquoi enfin il lui arrive de ne pas être toujours plus accentué à l'endroit où la masse d'eau est la plus grande.

Il est donc évident que la quantité dont la cataracte rétrograde chaque année varie sans cesse, mais on peut aller encore plus loin et se demander si les chiffres qu'on nous donne comme étant l'expression de cette rétrogradation sont rigoureusement exacts. Rappelons-nous à ce propos, que la détermination précise de la ligne de crête du Fer-à-Cheval, de laquelle dépend l'évalution du recul de la chute, ne peut se faire que par une triangulation très délicate, prenant pour base un certain nombre de points fixes riverains et d'autres points également fixes, choisis le long de la crête elle-même. Or rien de plus instable, de plus changeant, que la surface d'une nappe d'eau qui tombe. Il peut arriver, et il arrive sans doute quelquefois, que certains des points choisis comme repères, sur la crête de la chute, ne soit pas reconnaissable aux différentes stations riveraines, ou encore soit confondu avec les points voisins.

En partant de là on comprend mieux certaines anomalies qu'on trouve dans les profils du Fer-à-Cheval tels que tracés en 1842, 1875, 1886 et 1890, et reproduits par M. Spencer en 1894 (2). Sans contredit, la plus étrange de toutes est bien de voir que le profil de 1886 dépasse, au sommet du Fer-à-Cheval, celui de 1890 ; de sorte que, en ce point particulier, de 1886 à 1890, la chute aurait plutôt avancé que reculé. Nous pouvons en dire autant des profils de 1875 et de 1886 ; ils chevauchent à l'ouest du Fer-à-Cheval.

Donc le problème à résoudre, quand on veut mesurer le recul de la chute Niagara, est très difficile dans ses derniers détails, et l'on ne peut guère arriver qu'à un chiffre moyen, approximatif, sans qu'il faille attacher trop d'importance aux centièmes de pieds que donne le calcul.

Comme conclusion générale de tout ce qui précède, nous pouvons dire sans crainte d'être contredit, que nous ne connaissons pas assez la structure physique intime des assises calcaires et schisteuses qui causent la chute, pour affirmer positivement, d'une part, quelle est la vitesse régulière du recul, et pour dire d'autre part, que le recul se continuera indéfiniment, avec la même vitesse, dans la direction qu'il a suivie depuis quelque cinquantaine d'années. Au moment actuel, il semble suivre le contour de l'Ile-aux-chèvres. En sera-t-il toujours ainsi ? Il est possible que oui, il est également possible que non. M. J. W. Spencer, que j'ai eu le plaisir de rencontrer à Niagara et dont les études géologiques sur cette localité, poursuivies depuis plusieurs années avec une ardeur inlassable, ont une grande valeur, me disait que, dans son opinion, l'érosion se ferait encore sentir quelque temps du côté de l'Ile-aux-chèvres, puis que le côté ouest céderait à son tour.

---

(1) M. Grabeau, dans son ouvrage intitulé "Geology and Paleontology of Niagara Falls and Vicinity", p. 83, donne les chiffres suivants comme étant l'expression du recul moyen du Fer-à-Cheval, tel qu'il ressort des mesures de Hall en 1842, des Ingénieurs du Lake Survey en 1875, de R. S. Woodward en 1886 et de M. S. Kibbe en 1890. La chute aurait reculé de 2.01 pds par année de 1842 à 1875, de 1.86 de 1875 à 1886 et de 5.01 de 1886 à 1890. L'été dernier, M. Spencer a procédé, avec le plus grand soin à de nouvelles déterminations du profil de la chute. Il en résultera probablement, une fois les calculs terminés, un chiffre différent des précédents.

(2) "Duration of Niagara Falls". The Amer. Jour. of Science Dec. 1894, p. 461.

Un phénomène frappe tous les étrangers qui visitent aujourd'hui Niagara. Ce sont des jets d'eau puissants qui, de temps en temps, s'élancent à plus de cent pieds au-dessus de la chute elle-même, et cela juste au sommet du Fer-à-cheval. On dirait de véritables explosions, provoquées par la détente brusque d'une force très puissante et qui n'agirait que suivant la verticale. Leur localisation est très définie. On les voit exclusivement au point où les deux lèvres du Fer-à-cheval sont très rapprochées l'une de l'autre. Car il faut se rappeler que la courbe régulière qui a fait donner le nom de Fer-à-cheval à la chute canadienne n'existe plus guère qu'à ses extrémités. La partie centrale est plutôt allongée en forme de V assez aigu. Et c'est à la pointe de ce V que les jets verticaux se produisent.

Plusieurs les croient causés par l'air qui est comprimé derrière le rideau de la chute et qui, de temps en temps, déchire ce rideau et se fait jour au dehors.

Mais alors pourquoi cet air comprimé ne s'échappe-t-il par de chaque côté du rideau, en suivant le profil de la falaise ? Là, l'espace ne manque pas, puisqu'on peut aller en arrière des chutes. D'ailleurs, quand on parcourt le tunnel canadien qui débouche juste en arrière de l'énorme chute du Fer-à-cheval, on ne constate en aucune façon la présence de l'air comprimé. On devrait pourtant l'y rencontrer, quoiqu'à un degré moindre qu'au centre. De plus, pourquoi ces explosions se font-elles de bas en haut, et non pas perpendiculairement à la nappe d'eau qui tombe ?

Je crois plutôt qu'il faut y voir un effet de bélier hydraulique. L'énorme masse d'eau qui tombe rencontre des saillies rocheuses sur lesquelles elle frappe avec une grande énergie. Cette énergie est suffisante pour en faire monter une partie plus haut que le point de départ.

Mais, quelle que soit l'explication qu'on en donne, ces jets puissants indiquent qu'il se fait au sommet du V un travail mécanique extrêmement intense, une érosion puissante, et tant que le haut du Fer-à-cheval gardera le profil qu'il a actuellement, ce sera toujours en ce point qu'il faudra s'attendre à une plus grande somme d'érosion. Il n'y aura que l'écroulement de vastes surfaces sur les côtés du Fer-à-cheval qui pourront modifier cet état de chose et empêcher le sommet du V de s'avancer plus vite que le reste.

4. Je reviens maintenant à la chute dont ces digressions m'ont éloigné. J'ai essayé de faire voir plus haut quelle incertitude environnait les calculs qu'on a faits jusqu'ici pour en trouver la vitesse de recul. De plus, en supposant même ces chiffres exacts pour le passé, il y a lieu de douter que cette vitesse se maintienne invariablement et indéfiniment constante, avec la valeur moyenne qu'on lui a trouvée depuis plus de cinquante ans. Voici pourquoi. A mesure que la chute recule, l'épaisseur des lits durs de calcaire augmente. Elle aura atteint son maximum quand la pointe du Fer-à-cheval sera rendue à la ligne des brisants qui rase l'extrémité sud de l'Ile-aux-chèvres. D'autre part, le lit qui occupe la partie inférieure du profil de la chute et qui est composé d'argilite friable, diminue d'épaisseur à mesure que la chute se rapproche du lac Erié, à raison du plongement général des couches vers le sud. Et quand la chute sera rendue à la ligne des brisants dont je parlais plus haut, M. J. M. Clarke, géologiste officiel de l'Etat de New-York, croit que toute la falaise de la chute sera constituée exclusivement par les lits calcaires, les argilites ayant atteint, par le fait de leur plongement vers le sud, le niveau inférieur de la rivière. A ce moment, la chute sera devenue plus haute d'une cinquantaine de pieds et le recul, provenant ensuite exclusivement de l'usure des lits calcaires superficiels, deviendra beaucoup plus lent. (1)

5. Il est un fait dont il faut tenir grand compte dans cette étude du Niagara : c'est le poids et, par conséquent, le volume de l'eau qui tombe dans la chute. Nous l'avons déjà dit plus haut. Si ce volume d'eau varie, un des plus puissants facteurs du recul variera nécessairement dans la même proportion. Si donc le débit de la rivière Niagara vient à augmenter ou à diminuer, toutes les déductions tirées des données actuelles seront compromises.

---

(1) " The Menace to Niagara ", The Pop. sc. Month, April, 190", p. 490.

Or les géologues nous informent que cette partie de la surface continentale américaine qui contient les grands lacs est soumise à des oscillations lentes, lesquelles ont pour résultat un soulèvement général au nord-est, ou un affaissement au sud-ouest. Ce mouvement séculaire, quelque faible qu'il soit, se poursuivant indéfiniment, aura pour premier effet de diminuer la vitesse des eaux qui coulent vers le nord-est. Puis, il arrivera un moment où le drainage des lacs Supérieur, Michigan, Huron et Erié, au lieu de se faire vers le lac Ontario, prendra la direction du Mississipi, par l'extrémité sud du lac Michigan.

Veut-on des chiffres ? J'emprute les suivants à M. Grabau (1). Dans 2000 ans, la rivière des Illinois et la rivière Niagara se partageront en quantité égale les eaux des grands lacs. Dans 2500 ans, la rivière Niagara ne coulera plus que par intermittence. Dans 3000 ans, il n'y aura plus de Niagara, et tout l'immense bassin hydrographique des grands lacs, sauf celuí du lac Ontario, se videra dans le Mississipi. Donc, d'ici là, le débit du Niagara doit aller sans cesse en diminuant, et l'érosion de la chute varier dans le même sens. Nous verrons plus tard ce qu'il faut penser de ces chiffres.

Mais, avant d'aller plus loin, ces mouvements de bascule de la croute terrestre eux-mêmes, sont-ils bien aussi réguliers, aussi constants, qu'on le dit ? Sans doute, ils existent un peu partout. On les retrouve en Scandinavie, au Groenland et sur une foule d'autres côtes. Mais ce que l'on constate également, c'est qu'ils sont loin de se faire toujours régulièrement et toujours dans le même sens. D'après M. Clarke (1), les rivages de Gaspé et de Percé, qui s'abaissaient il y a cinquante ans, se soulèvent à l'heure actuelle. Qui connait l'exemple classique du fameux temple de Sérapis, en Italie, qui, après avoir été enfoncé sous l'eau pendant longtemps, par suite d'un affaissement du sol, en est sorti plus tard et a atteint, il y a déjà plusieurs siècles, un niveau qui ne varie plus ? Les mouvements oscillatoires de la surface terrestre se font donc suivant des périodes très variables. Quelquefois, ils persistent pendant des siècles ; d'autre fois c'est l'affaire de quelques années. Et, si l'on veut parler en particulier du mouvement qui pourrait affecter la rivière Niagara, personne n'en connaît encore la période. Il peut se continuer, cesser ou même se faire en sens inverse. Donc il est impossible de se baser sur ces données incertaines pour arriver à des affirmations trop positives, la solidité de ces dernières ne pouvant jamais dépasser celle de prémisses. Voilà ce que disait tout dernièrement M. Clarke. Aussi les oscillations possibles du bassin des grands lacs ne méritent guère d'entrer en ligne de compte, quand on étudie un problème comme celui dont il est question aujourd'hui, à moins de vouloir étendre ses conjectures à un avenir tellement éloigné qu'elles perdent alors tout intérêt.

6. On peut se demander si le recul de la chute aura pour effet de diminuer la quantité d'eau qui baigne actuellement la rive canadienne dans les rapides supérieurs. De ce côté, je ne crois pas que nous ayons beaucoup à craindre. Quelque direction que prenne le recul, nous aurons toujours plus d'eau que les américains, et cela pour deux raisons. Le niveau du lit de la rivière est plus bas de nôtre côté. Le premier seuil des rapides supérieurs traverse complètement la rivière en inclinant du côté de la rive canadienne ; en ce dernier point, il est notablement moins élevé que du côté américain. La chute canadienne est d'environ dix pieds plus basse que la chute américaine. Donc l'eau se porte naturellement de notre côté, là ou le niveau est le moins élevé ; et si, par suite du creusement du Fer-à-Cheval, il se produit plus tard une modification dans le niveau général de la rivière, il y a tout lieu de croire qu'elle ne se fera pas à notre détriment.

De plus, il ne faut pas oublier que la rivière Niagara, au point où en est la chute, tourne presque à angle droit, du sud-est vers le nord-est, et que, par conséquent, son eau va frapper directement et en grande masse la rive canadienne, avant de prendre sa nouvelle direction. Le chenal américain n'en a guère que le surplus. Déjà, pour empêcher l'érosion du rivage canadien, il a fallu des précautions spéciales.

L'effet de cette déviation se fait d'autant plus fortement sentir, que le lit de la rivière se rétrésit très notablement, précisément au point où il change de direction. Le flot se trouve, pour ainsi dire, ramassé entre l'Ile-aux-chèvres et la rive canadienne. Et

---

(1) Loc. cit. p. 65.
(1) Loc. cit. p. 490.

sa masse devenant plus volumineuse, a une tendance plus marquée, en vertu de son inertie, à suivre sa direction première, et, par suite, à se porter de notre côté.

Il importe donc peu pour nous que la nouvelle gorge du Fer-à-cheval, qui est à se faire, suive le centre de la rivière, ou se dirige, comme elle l'a fait depuis un demi-siècle, parallèlement au rivage de l'Ile-aux-chèvres. Nous ne croyons pas que le volume des eaux canadiennes en soit sérieusement affecté.

Nous ne pouvons pas en dire autant du chenal américain. Il sera à sec avant que la nouvelle gorge du Fer-à-cheval ait atteint la ligne qui joint l'extrémité supérieure de l'Ile-aux-chèvres aux îles Dufferin.

Déjà, grâce aux saignées qu'on a faites en différents points de la rivière, au-dessus des chutes, le niveau général a été assez modifié pour que, au dire des habitants de Niagara, presque à chaque printemps, les glaces qui descendent du lac Erié, ne trouvant plus assez d'eau pour flotter, échouent à l'entrée du chenal américain et le bloquent complètement ; la chute américaine cesse d'exister pour quelques jours. Ce phénomène, exceptionnel avant l'installation des exploitations électriques, serait devenu à peu près annuel aujourd'hui.

7. A ce propos, je crois devoir ajouter, bien que ceci n'entre pas directement dans les instructions que j'ai reçues, que le danger qui menace réellement la chute Niagara ne provient pas tant de l'usure de son lit que de l'enlèvement d'une forte proportion de ses eaux par les exploiteurs d'énergie électrique qui se sont déjà établis dans le voisinage et qui s'y établiront plus tard.

Déjà, d'après M. Clarke (1), lorsque les cinq usines électriques maintenant installées à Niagara développeront toute l'énergie qu'elles ont le droit de demander à la rivière d'après leurs chartes, et dépenseront un total d'au moins 48,000 pieds cubes d'eau par seconde, les chutes américaines seront presque à sec. Et si ces saignées se multiplient, toujours au-dessus des chutes, celles-ci, les américaines, disparaîtront définitivement ; le Fer-à-cheval lui-même perdra une partie de sa majestueuse splendeur.

Encore une fois, cette question, extrêmement délicate, soit qu'on l'envisage au point de vue de l'intérêt public, soit qu'on l'étudie au point de vue des intérêts privés, sort du cadre strict de mon travail. Cependant, j'ai cru devoir la signaler aux Membres de la Commission Internationale, à raison de leur haute compétence et de la grande influence dont ils disposent auprès des autorités constituées. J'ajoute que la conservation des chutes dans leur état général actuel, peut elle aussi, devenir l'objet d'une entente internationale entre les gouvernements canadien et américain. Après tout, un phénomène naturel aussi grandiose, qui attire chaque année des centaines de mille visiteurs (plus de huit cent mille, dit-on), vaut bien la peine qu'on songe à en assurer la perpétuité.

On pourra lire à ce sujet le très intéressant travail de M. Clarke intitulé : "The Menace to Niagara", publié dans le "Pop. Sc. Monthly" du mois d'avril dernier, et auquel j'ait fait de nombreux emprunts. La question y est traitée sans aucun parti pris et avec une très grande sûreté de vue, indépendamment de toute question d'intérêt.

8. Conclusion. La chute Niagara recule chaque année. Le mécanisme de ce recul est tel qu'il est impossible de préciser quoi que ce soit relativement à sa vitesse et à sa direction à venir ; en dehors des grandes lignes, tout est plus ou moins problématique. Ce phénomène est susceptible de varier beaucoup, à cause des changements possibles, dans la consistance physique des lits géologiques sur lesquels glisse la chute. On ne peut que conjecturer, dit M. Grabau, quel sera le caractère du chenal qui se creuse maintenant dans le Fer-à-cheval.

Dans tous les cas je ne crois pas que les eaux canadiennes aient beaucoup à souffrir de ce recul, quelle que soit la direction qu'il prenne d'ici à de très longues années. Pendant le cheminement de la gorge du Fer-à-cheval jusqu'au seuil supérieur des rapides, tout me porte à croire que le côté canadien aura toujours sa large part de la force hydraulique de la rivière.

Une fois que la chute aura atteint le seuil supérieur des rapides, dans plusieurs centaines d'années, (1000 ans, d'après Grabau) (1), en supposant que la vitesse moyenne

(1) *Loc. cit.* p. 500.
Loc. cit. p. 81.

du recul reste constante, ce qui est loin d'être certain, le recul de la chute entrera dans une phase de repos relatif et l'érosion ne se fera plus guère sentir que par l'usage des lèvres de la nouvelle gorge, de la lèvre canadienne surtout. Le chenal américain aura disparu depuis longtemps, et les prises d'eau des usines canadiennes, après avoir été graduellement appauvries, à mesure que la ligne de chute se sera rectifiée et confondue avec le seuil des rapides supérieurs, finiront par se trouver littéralement à sec.

La chute se fera alors au premier seuil des rapides. Elle sera plus haute que la chute actuelle d'une cinquantaine de pieds, et ressemblera sensiblement au dessin que nous a laissé le P. Hannepin de celle qu'il vit en 1678, alors que le Fer-à-cheval n'existait pas, mais que les chutes américaine et canadienne se confondaient dans un même plan. La seule différence sera que la chute d'alors sera unique, l'Ile-aux-chèvres étant réunie à la rive américaine.

Que si l'on veut savoir dans combien d'année la chute aura atteint ce point, je renverrai aux chiffres donnés par M. Grabau et que j'ai cité plus haut. A moins qu'il ne soit plus prudent de dire tout simplement, avec M. Clarke, que tous ces calculs de chronologie géologique n'expriment que d'intéressantes possibilités, sans atteindre jamais la hauteur de véritable probabilités. (1).

M. Grabau lui-même (2), après avoir reproduit les chiffres qui, d'après C. H. Hitchcock, C. F. Wright, Spencer, Taylor, Pohlman et Lyell, donnent l'âge géologique de la gorge du Niagara, conclut très sagement en disant que ces chiffres ne sont guère plus que l'expression d'opinions personnelles, qu'ils reflètent exclusivement les idées que ces écrivains se sont faites de la rapidité de l'érosion causée par la rivière. Et il ajoute qu'il peut y avoir en réserve des causes encore ignorées qui ont contribué, dans une large mesure, à allonger ou à raccourcir cette période. Ces causes, une fois connues, obligeront probablement à recommencer tous les calculs et conduiront sans doute à des résultats différents.

Et, dans cet ordre d'idées, on peut en dire autant des facteurs à découvrir qui modifieront peut-être considérablement tout ce qu'on a déjà pensé et écrit sur le recul de la chute en particulier. Je crois en effet qu'il n'y a peu de problèmes scientifiques où l'équation personnelle puisse jouer un aussi grand rôle. Et c'est pour cette raison que ce rapport, tout en n'étant guère qu'un résumé des principaux travaux qui ont été faits déjà sur un point de l'histoire du Niagara, contient une si faible proportion des chiffres et des calculs qu'on trouve abondamment dans les quasi innombrables monographies qui ont été écrites sur ce sujet.

(Signé) J. C. K. LAFLAMME.

Quebec, 9 novembre 1905.

APPENDICE "W".

DÉPARTEMENT DE L'ETAT,

WASHINGTON, 25 janvier 1905.

MON CHER M. L'AMBASSADEUR,—Relativement à votre lettre du 3 courant, demandant qu'un projet de la compagnie "Minnesota Canal and Power," de Duluth, Minnesota, dans le but de détourner les eaux tributaires des cours d'eau internationnaux, ne soit pas mis à exécution, pendant que la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes s'occupe de cette question, j'ai le plaisir de vous informer que j'ai reçu une communication, en date du 19 courant, du Secrétaire de l'Intérieur, m'annonçant que son Département a donné ordre au Commissaire du Bureau Général, à qui cette demande a été soumise, de suspendre toute action concernant ce projet, jusqu'à ce que les résultats de l'investigation, sur les limites internationales, soient connus.

Je suis, etc.,

(Signé) FRANCIS B. LOOMIS.

A SON EXCELLENCE LE TRÈS HONORABLE SIR H. M. DURAND, G. C. M. G.

---

(1) Loc. cit. p. 489.
(2) Loc. cit. p. 85.

APPENDICE "X".

EXTRAIT d'un rapport du Comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par le Gouverneur Général, le 19 septembre 1905.

Dans un rapport, daté le 11 août 1905, le Ministre des Travaux Publics déclare qu'en janvier 1905, M. Edward Wellington Backus, de Minneapolis, a demandé pour lui-même et ses associés, en vertu du chapitre 92 des Statuts Refondus du Canada, le droit de construire un barrage, pour un pouvoir d'eau, en travers de la rivière à La Pluie, à partir d'un point sur un lot du village d'Alberton, maintenant la ville de Fort Francis, jusqu'à un point dans la cité de Minnesota, E. U., vis-à-vis de la dite ville de Fort Francis.

Le ministre déclare aussi qu'en même temps que cette demande il fut transmis, au ministère des Travaux Publics, des plans indiquant la nature de l'ouvrage à construire ; un de ces plans donnant une esquisse du site, et l'autre donnant les détails du mode de la construction des travaux.

Le ministre constate de plus que, le 19 janvier 1905, le dit E. W. Backus, a passé, avec le gouvernement de la Province d'Ontario, un certain marché par lequel les requérants ont obtenu, du gouvernement de la dite Province, une concession de terre avec le droit de développer, sur le côté canadien le long de la ligne internationale, les pouvoirs d'eau qui s'y trouvent et d'y construire des magasins, et aussi en vue d'y établir d'immenses pouvoirs pour mettre en opération des moulins, et d'y construire d'autres manufactures ; le prix convenu de cette acquisition étant de $5,000.00. Le marché en question comprend de plus diverses conditions concernant le caractère et les dimensions des travaux ; l'élévation et le maintien des eaux du lac à la Pluie ; l'usage ou l'absence de madriers sur le barrage pour élever l'eau temporairement, la construction de bâtisses pour les pouvoirs-moteurs ; la dépense de $50,000.00 sur les travaux dans le cours des neuf mois après la date du marché ; la distribution de pouvoirs-moteurs à la ville de Fort Francis, après le 1er janvier 1907, pour des fins municipales et pour des usages publics ; l'opération et la livraison des dits pouvoirs ; le taux exigé pour fournir ces pouvoirs ; l'intervention du Lieutenant-Gouverneur en Conseil au sujet du prix établi pour ces pouvoirs ou forces motrices, et de diverses autres conditions de toutes sortes, concernant toujours la livraison et le prix des forces motrices qui seront produites par les travaux approuvés par ce marché.

Que le marché, dans sa clause 14, se réserve aussi et excepte tous les droits du Dominion du Canada, touchant la navigation ainsi que les améliorations de celle-ci au moyen d'écluses, barrages, canaux ou autrement. Les gouvernements Fédéral et Provincial d'Ontario pourront avoir accès, sans compensation, sur les terrains de la compagnie, pour maintenir, réparer ces canaux, écluses, barrages ou autres travaux tendant à améliorer la navigation. Il est aussi convenu qu'aucuns bran de scie, rebuts chimiques ou autres de toute sorte ne devront être placés ou déposés dans la rivière, etc.

Que la demande ainsi faite par M. E. W. Backus, au nom de la compagnie "Ontario Minnesota Power", fut référée à l'ingénieur en chef du ministère des Travaux Publics, et ce fonctionnaire fit rapport que le barrage ne nuirait nullement à la navigation en haut ou en bas des chutes du Fort Francis, mais plutôt l'améliorerait en causant l'inondation des rapides dangereux qui sont à deux milles en haut de Fort Francis ; que les eaux accumulées dans le lac à la Pluie, dans les temps d'inondation pourraient être lâchées durant la saison de l'eau basse, et améliorer considérablement la navigation sur la rivière, entre Fort Francis et le lac des Bois ; et que la seule objection, qu'on pourrait opposer à l'élévation du barrage, est prévue par la construction d'un mur de revêtement que la compagnie se propose de construire, et aussi par une clause de l'Acte d'incorporation de la compagnie, qui stipule que tous les dommages causés aux terres par ses travaux seront à la charge de la dite compagnie. L'ingénieur résidant corrobore l'opinion de l'ingénieur en chef de l'Armée des Etats-Unis, qui dit que la hauteur du barrage

n'offre pas d'objections, pourvu que le dit barrage soit contrôlé de façon à ne pas réduire le cours d'eau du lac à la Pluie durant la saison de l'eau basse.

Qu'en outre du rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Travaux Publics, il y a le rapport du ministère de la justice, auquel la question a été soumise, qui déclare que le gouvernement Fédéral doit considérer ces travaux projetés qu'en autant qu'ils pourraient affecter la navigation, les pêcheries, et aussi en autant qu'ils seraient nuisibles à un canal et une écluse non achevés à l'endroit où le barrage est pour être construit.

Qu'à la Session du Parlement, qui vient de se terminer, la compagnie " Ontario Minnesota Power " a obtenu un Acte, par lequel elle est autorisée à construire et mettre en opération un pouvoir d'eau qui existe actuellement à Fort Francis, et à ériger tous les ouvrages nécessaires à cette fin, pourvu qu'aucuns travaux, ainsi autorisés, ne soient commencés avant d'en avoir soumis les plans au Gouverneur Général en Conseil, pour être approuvés. L'Acte en question contient plusieurs clauses concernant la production de pouvoirs ou de forces électriques, leur distribution, la construction de bâtisses à pouvoirs moteurs, etc., l'ajustement du prix des pouvoirs par les commissaires du bureau des Chemins de Fer ; une clause aussi est insérée pour empêcher le détournement des pouvoirs moteurs pour les distribuer aux Etats-Unis sans un ordre des dits commissaires des Chemins de Fer qui auront pleine juridicton pour s'enquérir sur cette question aussi souvent qu'il sera nécessaire, et pour prescrire à la compagnie de ne faire que ce qui est conforme à l'Acte sanctionné, etc.

Qu'après une correspondance avec la compagnie, le ministère de la Marine et des Pêcheries a transmis au ministère des Travaux Publics un plan d'une passe pour le poisson, que la compagnie devrait construire en rapport avec ses travaux ; la dite passe érigée pour le poisson devra être sujette à l'inspection et à l'approbation d'un fonctionnaire du ministère de la Marine et des Pêcheries.

En conséquence de la demande ci-dessus mentionnée de la compagnie " Ontario and Minnesota Power ", de ce marché avec le Gouvernement de la province d'Ontario, dont une copie est ci-annexée ; de l'Acte passé à la dernière session du Parlement, et des rapports de l'ingénienr en chef du ministère des travaux Publics, ainsi que du rapport du ministère de la Justice, le Ministre recommande qu'une autorisation soit donnée approuvant les plans soumis par la dite compagnie, sujette aux conditions suivantes, savoir :—

1. Que la Compagnie, dans l'exécution de ses travaux, les construise de manière à ne pas nuire, en aucune façon, à la navigation de la rivière à la Pluie, soit en haut ou en bas de l'endroit des travaux, en aucun temps de la saison de navigation ; qu'elle n'augmente pas la hauteur de l'eau par la construction du barrage lui-même ou par l'addition de madriers sur ce barrage, de telle manière que la profondeur naturelle de l'eau, en bas du dit barrage, se trouverait diminuée, ni que la dite compagnie, d'une manière générale n'intervienne nullement au détriment de la dite navigation.

2. Qu'en aucun temps, durant la construction des travaux, ou après leur achèvement ou durant leur mise en opération, le Ministre des Travaux Public aura, quand cela lui paraîtra nécessaire après un examen convenable, le pouvoir de régler la rétention ou le cours de l'eau par ou sur le barrage ; de se rendre sur les ouvrages pour faire cet examen ; et que le dit ministre aura aussi le droit de faire tels règlements ou donner tels ordres qui lui paraîtront justifiables et nécessaires dans l'intérêt de la navigation.

3. Que la permission soit accordée, mais sujette aux conditions insérées dans le marché passé entre le Gouvernement de la Province d'Ontario et les requérants, et sujette aussi à toutes les conditions et réserves exprimées dans l'Acte du Parlement, passé à sa dernière session, concernant la compagnie " Ontario and Minnesota Power ", Limitée.

4. Que d'après la permission donnée à la compagnie, celle-ci ne pourra faire aucuns travaux qui pourraient intervenir avec l'écluse, le canal ou les autres travaux d'un caractère public, déjà construit à Fort Francis par le gouvernement du Canada, ni qu'elle pourra ériger aucun pont ou autre construction, d'aucune nature quelconque, près, sur ou en travers des dits écluse, canal ou autres ouvrages, ni qu'elle pourra, d'une manière

générale, se servir de ceux-ci, sans une permission écrite, donnée à cet effet par le Ministre des Travaux Publics.

5. Que la construction d'aucune digue ou d'aucun mur de soutènement, mentionnés sur les plans soumis par la compagnie, ne soient commencés avant que les plans de détails de ces ouvrages n'aient été soumis et approuvés par le ministre des Travaux Publics.

6. Que s'il parait nécessaire au ministre des Travaux Publics, durant le cours de la construction des travaux, ci-présentés pour être autorisés, de faire interrompre les dits travaux pour aucuns changements, modifications, etc., qui lui paraîtront justifiables, alors la compagnie devra immédiatement arrêter les dits travaux, et mettre à exécution aucuns changements ou modifications que le dit ministre pourra lui ordonner, et elle devra se conformer en tout et partout aux ordres du dit ministre.

7. Que la compagnie, dans l'exécution de ses travaux, devra construire une passe pour les poissons, d'après un plan et la manière approuvés par le ministère de la Marine et des Pêcheries ; les fonctionnaires de ce ministère, auront à cette fin, le droit d'accès sur les travaux pour voir à ce que cette passe pour les poissons soit construite convenablement et conformément à tous plans et devis quelconques qu'ils peuvent préparer.

Le comité soumet ce rapport pour être approuvé.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil Privé.

APPENDICE " Y "

Extrait d'un rapport du comité de l'Honorable Conseil Privé, approuvé par le Gouverneur-Général, le 21 novembre 1905.

Le comité, sur la recommandation du ministre des Travaux Publics, avise que, en vûe de la nomination de M. J.-P. Mabee, comme un des juges de la Haute Cour d'Ontario, M. George C. Gibbons, C. R., le remplace comme président de la section Canadienne de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes.

(Signé) JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil Privé.

APPENDICE "Z"

RAPPORT DETAILLE DU SOUS-COMITE

MENTIONNÉ A LA PAGE 9

INDEX DES MATIÈRES CONTENUES DANS CE RAPPORT

1. La Rivière Ste-Claire.
2. Le canal Ste-Claire (Flats) et le lac Ste-Claire.
3. Le lac Huron.
4. La rivière Ste-Marie.
5. Les Travaux de la Compagnie " Michigan Lake Superior Power ".
6. Le nouveau chenal Neebish Ouest.
7. Les travaux de la compagnie " Chandler Dunbar-Water-Power " et de la compagnie " électrique de Edison Sault ".
8. Les licences révocables accordées par le Département de la Guerre, des Etats-Unis, à la compagnie " Chandler-Dunbar Water-Power."
9. Les travaux de la compagnie " Consolidated Lake Superior Power ", en opération sur le côté canadien.
10. Le canal des vaisseaux, du côté Canadien.
11. Le canal des vaisseaux, du côté des Etats-Unis.
12. La rivière Ste-Marie Ouest du canal des vaisseaux et White Fish Bay.
13. Le lac Supérieur.
14. Les ports de Port Arthur et Fort William.
15. Les pouvoirs d'eau des chûtes Kakabeca.
16. Le port de Duluth.
17. Les travaux projetés de la compagnie " Minnesota Canal and Power."
18. Les travaux de la compagnie " Ontario and Minnesota Power," aux chûtes Koochiching.
19. Le port de Chicago et le canal d'égout de Chicago.
20. Le lac Michigan.
21. La rivière Détroit et la traverse Lime Kiln.

APPENDICE "A1"

RAPPORT INTERIM DE LA SECTION AMÉRICAINE.

Récit détaillé d'un voyage d'investigation fait par un sous-comité de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes, sur les lacs et les rivières entre ces lacs, y compris une visite au Sault Ste-Marie, à Port Arthur, Fort William, Duluth, Chicago, Détroit, etc.

Un comité, composé de M. James P. Mabee, président de la section Canadienne, M. George Clinton, membre de la section Américaine, et l'auteur de ce récit, le secrétaire de la section Canadienne, se rendirent au Sault Ste-Marie, le 12 août 1905, pour faire des investigations et un rapport sur les usages des eaux de la rivière Ste-Marie, de la manière énoncée dans l'Acte du Congrès, approuvé le 13 avril 1902. Dans l'article 1, page 35, les devoirs de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes, se rapportant aux questions du Soo, sont décrits comme suit :—" Sujette aux conditions " explicites précédentes ci-après mentionnées, la compagnie " Michigan Lake Superior " Power ", du Sault Ste-Marie, Michigan, ainsi que ses successeurs et représentants, " après avoir obtenu d'abord le consentement du Secrétaire de la Guerre et du chef des " ingénieurs, et leur approbation des dits canal et ouvrages rémédiateurs proposés, est " par les présentes autorisée à détourner l'eau de la rivière Ste-Marie dans son canal à " pouvoir d'eau, actuellement en construction au Sault Ste-Marie, Michigan, pour des " fins de pouvoirs d'eau, pendant et aussi longtemps que ces travaux et détournement " de l'eau de la dite rivière n'affecteront d'une manière nuisible la navigation dans cette

" rivière, ou dans le lac Supérieur, ou dans les canaux des vaisseaux et leurs écluses des " Etats-Unis, ou dans les chenaux, écluses, ou canaux des vaisseaux navigables et reliés " au lac ou à la rivière, soit naturellement ou artificiellement, existant actuellement ou " qui pourront être établis ou créés plus tard par les Etats-Unis pour des fins de navi- " gation ; et de plus aux conditions que la dite compagnie établira, maintiendra et mettra " en opération des ouvrages convenables d'amélioration et de contrôle suffisants dans les " rapides de la dite rivière, conformément à l'approbation du Secrétaire de la Guerre et " du chef des ingénieurs ; que la dite compagnie maintiendra et mettra en opération les " dits canal et ouvrages suivant aucunes lois et aucuns règlements qui pourront ultérieure- " ment être recommandés par aucune Commission Internationale et qui pourront devenir " en force. Chaque fois que, selon le jugement du Secrétaire de la Guerre, la mise en " opération du dit canal et des ouvrages d'amélioration ou de contrôle, ou aucun d'eux, " soit par eux-mêmes ou conjointement avec un ou d'autres canaux, qui existent actuelle- " ment ou existeront plus tard, dans les Etats-Unis ou le Canada, affectera d'une manière " nuisible les niveaux d'eau, ou la navigation du lac Supérieur, de la rivière Ste-Marie, " ou d'autres canaux ou écluses, ou canaux des vaisseaux, reliés de la manière ci-dessus " pourvue, le Secrétaire de la Guerre imposera à la dite compagnie telles lois et tels " règlements, pour la mise en opération des dits canal et ouvrages, qu'il croira nécessaires " pour prévenir ces dommages. Il sera de son devoir, et il aura le pouvoir de se rendre " sur la propriété de la dite compagnie, de fermer le canal en tout ou en partie jusqu'à " la limite nécessaire pour maintenir les niveaux d'eau, d'exiger que la dite compagnie " enlève, ajoute ou modifie, à ses propres frais, les dits travaux ou une partie jusqu'à la " limite nécessaire pour maintenir les niveaux d'eau. Ni le Secrétaire de la Guerre, ni " le chef des ingénieurs, ou aucun fonctionnaire ou autre personne agissant sous leur " direction, ou la direction d'aucun d'eux, ne seront responsables, en aucune façon, " d'aucune chose qui pourrait arriver durant la mise à exécution de ce règlement.

" Tous les travaux d'amélioration, couverts par la législation ci-énoncée, seront " cependant cumulatifs, et ne devront pas être préjudiciables à aucuns autres ouvrages " appartenant aux Etats-Unis ou aux individus, dans le cas où la dite compagnie ne " réussirait pas à maintenir les dits niveaux pour les fins de la navigation ci-spécifiées.

" Rien de ce qui est contenu dans les présentes ne peut être interprété de façon à " affecter les droits sur les rives ou tous autres droits d'aucune personne, ou d'aucune " corporation, ni les ouvrages d'amélioration qui y sont placés, ni modifier aucune action " de droit ou d'équité actuellement pendante. Le droit de modifier, amender ou rappeler " les stipulations contenues dans ce paragraphe, est par les présentes expressément " réservé au Congrès. "

M. George Clinton prit la route d'Owen Sound, par le steamer " Alberta " de la compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, et arriva au Sault Ste-Marie, Michigan, le samedi, le 13 août.

M. James P. Mabee et le narrateur de ce récit s'en allèrent à Port Huron, Michigan, pour examiner les conditions et les usages des eaux de la rivière Ste-Claire et du lac Ste-Claire. Le départ se fit à Port Huron, et les visiteurs prirent la direction de l'est.

1. LA RIVIÈRE STE-CLAIRE.

La Rivière Ste-Claire a deux sections différentes — la partie supérieure ou chenal non divisé, et la partie inférieure. Le chenal non divisé est compris entre le lac Huron et la tête du Chenal Ecarte, une distance d'environ 27 milles par le steamer. A ce point la rivière commence à se partager en plusieurs chenaux. Le chenal, par où passent les vaisseaux, est appelé le " Chenal du Sud " ; sa longueur, de la tête du Chenal Ecarte jusqu'à l'extrémité sud-ouest du canal Ste-Claire Flats, est d'environ 13 milles, ce qui fait par le steamboat, du lac Huron au lac Ste-Claire, une voie navigable d'une longueur totale d'environ 40 milles.

La décharge de la rivière dans la partie supérieure ou non divisée, est de 206,400 pieds cubes par seconde, lorsque le lac Huron est au niveau de 581.40 pieds au-dessus de la marée moyenne, à New-York. La crue de la décharge par pied d'élévation du lac

est estimée approximativement, par les ingénieurs de l'Armée des Etats-Unis. à 19,238 pieds cubes par seconde. La rivière s'échappe du lac Huron, vis-à-vis de Fort Graliot, avec une vitesse d'environ 5 milles à l'heure, et entre dans le lac Ste-Claire par le canal, avec une vélocité d'environ 1¼ mille à l'heure. Aux points intermédiaires, la rapidité du courant varie irrégulièrement entre ces deux lacs. Les bords de la rivière sont composés d'argile, de sable, et ordinairement très-escarpés ; on n'y rencontre pas de rochers. Il y a deux îles dans la partie supérieure de la rivière : Stag Island et Woodtick Island,

Des travaux de dragage considérables ont été exécutés par le ministère des Travaux Publics du Canada, à Sarnia, en avant du quai de la compagnie du chemin de fer Grand Tronc, et en avant du "Lake Erie Ferry Slip". Ce dragage a été fait, parce que Sarnia est un des principaux ports du réseau du chemin de fer du Grand Tronc et une place d'escale pour tous les steamers à passagers canadiens qui passent par la rivière Ste-Claire. Il y a de 3½ à 5 brasses d'eau, à partir du pied de la rue George, près des bords en avant et en bas de la gare du Grand Tronc et en descendant jusqu'à Fromefield. Une baie peu profonde s'étend du pied de la rue George en remontant jusqu'à Point Edward, A la tête de la rivière Ste-Claire, en bas des rapides, et vis-à-vis de Port Huron et Sarnia, l'ancrage est favorable dans un fond d'argile et de gravier ; tandis que dans les rapides, vis-à-vis de Point Edward, le fond est rocailleux et mauvais. Un bon fond d'ancrage mélangé d'argile, existe du côté Canadien, en bas de l'élévateur du Grand Tronc. Les vaisseaux généralement jettent l'ancre aussi proche de chaque rive que la prudence le leur permet, afin de laisser la navigation libre dans le milieu du chenal. Des rangées de lumières rouges fixées à Point Edward, guident les vaisseaux qui entrent dans la tête de la rivière Sainte-Claire, après avoir quitté le lac Huron. Le phare le plus avancé est situé sur la grève, à 107 pieds en arrière du bord de l'eau, et peut être vu à 8 milles, de tous les points d'approche par eau. Le phare le plus éloigné est à 579 pieds au sud de la lumière d'en avant, il est visible à 9¼ milles sur une même ligne. L'alignement de ce phare est suivi par les vaisseaux jusqu'à son point d'intersection avec la lumière de Fort Graliot, sur le côté de la rivière des Etats-Unis.

Les rapides de Port Huron sont situés environ à deux milles en haut de la ville portant le même nom. La rapidité du courant à cet endroit est d'environ 5 milles à l'heure. Deux lumières en alignement, sur le côté Américain, à un mille en bas du phare de Fort Graliot, guident la navigation à travers ces rapides. Il y a un bon fond d'ancrage, d'argile et de gravier, entre Port Huron et Sarnia. Le haut-fond, à l'embouchure de Black River est signalé par deux bouées, une bouée à gaz, environ à mi-chemin entre l'embouchure de la rivière et le côté canadien, et une bouée noire faite avec un pieu, à 2,000 pieds environ en bas de la bouée à gaz. Entre ces bouées et le côté canadien il y a un chenal, dont le minimum de largeur est de 1,000 pieds, avec une profondeur de 21 pieds à l'époque du niveau de 581.5 pieds au-dessus de la marée moyenne, à New-York. Entre les bouées et le côté Américain, il y a une profondeur de 14.5 à l'époque du niveau ci-dessus mentionné. Ce haut fond n'est pas complètement permanent, mais, au contraire, il augmente lentement. Il sera visité dans deux ou trois ans. Le chenal dans Black River a une profondeur de 15 pieds, en remontant jusqu'au pont du chemin de fer du Grand Tronc. A Stag Island, le chenal Américain a une profondeur de 21 pieds, à l'époque du niveau de 577.5 pieds au-dessus de la marée moyenne, à New York, et un minimum de largeur de 900 pieds. Le chenal canadien a un minimum de largeur de 550 pieds et une profondeur de 28 pieds, à l'époque du niveau ci-dessus mentionné. Un caisson marque l'entrée inférieure de ce chenal, et deux lumières d'alignement en marquent l'entrée supérieure. A Corunna, vis-à-vis le chenal de Stag Island, le chenal canadien est dans le meilleur ordre, Il y a des phares d'alignement pour faciliter le passage près des hauts-fonds à la tête de Stag Island, et aussi près des hauts-fonds, à l'embouchure de Talford Creek, qui sortant de la Réserve des Sauvages, dans le comté de Lambton, Ontario, traverse Fromefield et se jette dans la rivière, vis-à-vis Marysville, Michigan.

Mooretown et Courtright, Ontario, furent visités ; il y a une distance de 1½ mille entre ces deux places.

Le chemin de fer Lake Erie et Detroit River traverse le village de Mooretown. Il y a deux quais avec une profondeur d'eau d'environ 16 pieds. Baby's Creek entre dans la rivière Ste-Claire, à un tiers de mille environ en bas du village. A Courtright, vis-à-vis la ville de Sainte-Claire, Michigan, il a de 15 à 20 pieds d'eau le long des quais. A Ste-Claire, Michigan, le chenal Américain a un minimum de largeur de 800 pieds et une profondeur de 21 pieds à l'époque du niveau de 577.0 pieds au-dessus de la marée moyenne à New-York. Le chenal canadien a 26 pieds de profondeur, à l'époque du niveau ci-dessus mentionné, avec un minimum de largeur d'environ 800 pieds. Pine River se décharge dans la rivière Ste-Claire, à Ste-Claire, Michigan. La profondeur originale de cette rivière sur les battures était de 5 à 8 pieds. En 1897, le chenal fut dragué à une profondeur de 14 pieds, à partir de l'embouchure de la rivière jusqu'au chantier des vaisseaux, et en 1899, on dragua de nouveaux jusqu'à une profondeur de 12 pieds, depuis le chantier des vaisseaux jusqu'à la briqueterie de Belknap. La profondeur actuelle dans les deux chenaux est de 13 et 11 pieds respectivement. Le haut-fond ou banc mitoyen entre les chenaux américains et canadiens, entre Ste-Claire, Michigan, et Courtright, Ontario, est signalé par deux bouées à gaz, une au bout d'en haut, l'autre au bout d'en bas.

A Sambra, Ontario, vis-à-vis Marine City, Michigan, il y a deux quais, espacés d'un tiers de mille, s'étendant à 200 verges environ dans l'eau peu profonde jusqu'à 13 pieds de profondeur aux bouts extérieurs de ces quais. A cet endroit le chenal, sur le côté américain, est plus droit et plus large. C'est pourquoi il est plus fréquenté que le chenal canadien.

A Marine City, Michigan, le Gouvernement des Etats-Unis a fait draguer, en 1897, un chenal de 75 pieds de large et 15 pieds de creux à l'embouchure de la rivière jusqu'au premier pont. En 1899, le chenal fut creusé jusqu'au pont Broadway, sur une largeur de 75 pieds et une profondeur de 14 pieds.

La route des vaisseaux à l'embouchure de la rivière Ste-Claire, passe dans le chenal sur la ligne de frontière. Le gouvernement des Etats-Unis à cet endroit a dépensé des sommes d'argent considérables pour améliorer le chenal, en enfonçant des pilotis et draguant entre ces pilotis. La plus grande partie des améliorations a été faite du côté de la ligne, placée sur le territoire américain ; mais quelques améliorations ont été faites aussi dans les eaux canadiennes, et à un tel point que le chenal amélioré a complètement fait disparaître le chenal naturel. En un mot, il s'en suit que le chenal amélioré, nonobstant son alignement, est et a toujours été considéré comme un chenal commun au Canada et aux Etats-Unis. A partir de Ste-Claire Flats jusqu'au lac Huron, la route suit la ligne de frontière, excepté quand on passe Woodtick Island et Stag Island, où l'on est dans les eaux des Etats-Unis, mais il y a encore un bon chenal dans les eaux canadiennes après avoir passé les Iles que l'on vient de citer.

A une courte distance de Marine City, Michigan et Sombra, Ontario, se trouve Woodtick Island, et un peu peu plus loin à l'est, est situé le village de Port Lambton, Ontario.

Quand on a passé le Chenal Ecarte, il y a le village d'Algonac, Michigan, vis-à-vis Russell Island, à la tête du chenal du nord. Ce chenal du nord, vis-à-vis Pointe-aux-Trembles, Michigan, se divise en deux branches, l'une coulant par le Chenal à Bout Rond dans Goose Bay, l'autre rentrant dans Anchor Bay.

Vis-à-vis Grand Point, sur Herson Island, dans le chenal du sud, l'épave du steamer "Minnesota", qui a été brûlé et coulé en octobre 1903, près de Squirrel Island, a été enlevée dans la dernière partie de l'année 1904 ; et en 1905 l'on a pu s'assurer qu'il y avait à ce point une profondeur d'eau de 25 pieds.

Entre Walpole Island et Squirrel Island, il y a le chenal canadien en cul-de-sac, qui sert seulement aux petits bateaux de la place, sa profondeur moyenne n'excède pas huit à neuf pieds.

Sur le côté gauche de Squirrel Island, il y a aussi le chenal Basset, qui sert rarement, sauf aux petits vaisseaux.

Entre Herson Island et Dickenson Island, se trouve le chenal mitoyen qui coule du chenal du nord dans Big Musca Moot Bay.

2. LE CANAL STE-CLAIRE, "FLATS", ET LE LAC STE CLAIRE

Originairement la rivière Ste-Claire se déchargeait dans le lac Ste-Claire par différentes embouchures ou passes, les chenaux qui servaient alors à la navigation étaient le chenal du nord, celui du milieu et les passes du sud. Tandis qu'en ce temps-là chacune de ces embouches ou passes formant le delta connu sous le nom de "Flats" Ste-Claire, fournissaient un bon cours d'eau, spécialement les passes du nord, du milieu et du sud, aujourd'hui tout a été obstrué par des dépôts de sable formant des battures dans le lac.

L'amélioration d'un chenal à travers ces Flats a toujours été le sujet de discussion depuis que l'on a commencé à faire du commerce dans la région supérieure des lacs. Un relevé d'arpentage dans la localité a été fait à une époque aussi reculée que 1841, et en 1852 le Congrès des Etats-Unis a voté $20.000 pour des plans et arpentages, dans le but d'améliorer la passe du côté du sud. Mais ce ne fut qu'en 1855 que des travaux, pour améliorer la navigation de la rivière Ste-Claire, aux "Flats", furent réellement commencés, sous la direction du Bureau du Commerce de Buffalo. On obtint des fonds par des souscriptions dans les ports des lacs des Etats-Unis, intéressés dans le commerce sur les lacs. Le projet fut de creuser, par dragage, un chenal de 60 pieds de largeur et 12 pieds de profondeur, sur le chenal du milieu de la passe du Sud, à 1½ mille de l'ouest de la route suivie aujourd'hui, le long de la ligne de frontière.

En 1857, au moyen d'une appropriation de $50,000, fournie par les Etats-Unis, l'amélioration fut continuée dans la même ligne ; en 1858, le gouvernement Canadien contribua sa quote-part pour d'autres améliorations dans la même ligne, laquelle somme fut dépensée sous le contrôle du Bureau de Commerce de Buffalo, d'après des arrangements approuvés par le gouvernement Canadien. Une des conditions fut que l'argent ne serait pas dépensé avant qu'un chenal de 125 pieds de largeur et de 12 pieds de profondeur aurait été creusé d'abord par les Etats-Unis, ce qui fut fait. Mais on trouva que l'entretien et la navigation de ce chenal offraient des difficultés, et le canal actuel des "Flats" de Ste-Claire fut proposé en 1866 par le Colonel Cram, du corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis.

Le premier plan préconisait un chenal droit de 13 pieds de profondeur et 30 pieds de largeur, à travers les "Flats", à l'est de l'embouchure du vieux chenal. Ce chenal fut achevé en 1871. Le canal fut protégé, de chaque côté, par une digue de 7,227 pieds de longueur, formant un total de 14,452 pieds de caissons en bois, reposant sur des pilotis enfoncés dans un fond originaire du haut-fond. Un phare fut installé à chaque extrémité de la jetée de l'est.

En 1873, le chenal fut dragué jusqu'à une profondeur de 16 pieds, sur une largeur de 100 pieds de chaque côté de l'axe du canal, donnant une largeur totale de 200 pieds. Ces travaux furent exécutés parce que la rangée simple de palées, projetée par le Colonel Cram, en 1866, pour une profondeur de 13 pieds, ne pénétrait pas suffisamment dans le fond de la rivière pour permettre de draguer jusqu'à une profondeur de 16 pieds sur toute la largeur du canal.

En 1886, on adopta un autre plan pour l'amélioration du chenal. Il consistait à enfoncer une double rangée de palées, jusqu'à une profondeur de 26 pieds, le long de chaque digue sur la façade du chenal, et à draguer l'espace entre les digues jusqu'à une profondeur de 20 pieds. Le chenal, en haut et en bas du canal, devait être dragué à la même profondeur dans la rivière et dans le lac. Mais, plus tard, on considéra comme suffisant d'obtenir une profondeur de 18 pieds. Ces travaux furent achevés en juin 1892. La palée du revêtement, le long de chaque digue sur la façade du chenal, fut alors achevée, et il y eut alors un chenal d'une profondeur de 18 pieds, à partir d'environ 900 pieds en haut du canal dans la rivière Ste-Claire jnsqu'à 3,300 pieds en bas du canal. Cette profondeur de 18 pieds fut obtenue pour toute la largeur du canal ; c'est-à-dire 300 pieds ou plus sur toute sa longueur. A l'extrémité inférieure dn canal, le chenal, avec une profondeur de 18 pieds, fut porté graduellement à une largeur de 380 pieds, jusqu'à une distance de 300 pieds en bas du canal. A partir de ce point jusqu'à une

distance plus éloignée de 3,300 pieds en bas du canal, le chenal avait une largeur uniforme de 380 pieds. En 1891, feu le Colonel O. E. Poe, du Corps des Ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, soumit une estimation pour un chenal de 20 pieds de profondeur, s'étendant d'un point à 1,500 pieds environ en haut du canal, se continuant dans le canal et de là pénétrant, jusqu'à une distance d'environ 10,000 pieds, dans le lac Ste-Claire, avec une largeur de 600 pieds à son extrémité inférieure. Ce plan fut adopté et inclus dans un Acte du Congrès, en date du 13 juillet 1892.

Les travaux furent commencés en avril 1893, et complétés en décembre 1894, ils coûtèrent $107,024. A cette époque, les digues du canal Ste-Claire, aux "Flats", avaient une longueur de 7,221 pieds chacune, et les façades du chenal étaient revêtues d'une double rangée de palées enfoncées à 26 pieds de profondeur ; les digues étaient protégées en arrière, contre l'action des vagues, par une palée plus courte. Le canal avait une largeur nette de 295 pieds, entre les digues, et une profondeur de 20 pieds. Le chenal avait aussi une profondeur de 20 pieds à partir de l'eau profonde dans la rivière Ste-Claire jusqu'en eau profonde dans le lac Ste-Claire, avec une largeur de 650 pieds en haut du canal, de là se rétrécissant graduellement jusqu'au canal ; de ce dernier point gardant la pleine largeur du canal sur toute la longueur de celui-ci, et ensuite s'élargissant graduellement jusqu'à 800 pieds en eau profonde dans le lac Erié.

Le coût des améliorations du canal Ste-Claire, aux "Flats", depuis le commencement des travaux en 1852 jusqu'à 1896, est de $809,859.06, divisé comme suit :

Coût du chenal du nord de la passe du sud, 1852 à 1858..	$ 64,829 01
Coût du chenal du sud de la passe du sud, 1858 à 1895 pour compléter le projet de 1868, pour un chenal de 13 pieds de profondeur, et un rang simple de palées...	461,090 01
Pour compléter le projet de 1892, y compris les réparations, jusqu'au 1er juillet 1881	115.033 53
Pour compléter le projet de 1886, pour un chenal de 18 pieds de profondeur, et deux rangs de palées	168,007 51
Coût total	$809,850 06

En 1902, le Congrès des Etats-Unis autorisa la construction d'un deuxième chenal, semblable et parallèle à celui déjà en usage, mais séparé de l'ancien par une digue de 100 pieds de large ; le nouveau chenal devant avoir une profondeur minimum de 20 pieds et une largeur d'environ 300 pieds, à partir du lac Ste-Claire jusqu'à la rivière Ste-Claire et devant servir à l'usage des bateaux qui montent, tandis qu'un chenal semblable serait pour les vaisseaux qui descendent.

Les travaux commencèrent en 1904 et devaient être terminés dans le cours de l'été de 1905. Les montants votés par le Congrès des Etats-Unis pour ces améliorations sont de $330,000, faisant un total de $1,094,810, pour le canal Ste-Claire aux "Flats" de 1866 à 1903, avec les montants dépensés en 1852 et 1856, par les gouvernements des Etats-Unis et du Canada, cela fait une dépense totale de $1,140,810 pour cette entreprise.

En résumé, les canaux Ste-Claire, aux "Flats" pour les vaisseaux, comprennent les digues, l'étendue d'eau entre les digues, et les chenaux d'approche améliorés, en haut et en bas des digues. L'approche améliorée, en haut des digues a 800 pieds de longueur, celle en bas des digues a 11,000 pieds, et les digues elles-mêmes ont 7,221 pieds de longueur, donnant au canal une longueur totale d'environ 19,000 pieds.

Le canal est signalé par deux phares et deux bouées à gaz. Les phares indiquent l'alignement des deux approches, la supérieure et l'inférieure. Les bouées à gaz sont environ à un mille en bas des digues et signalent les côtés est et ouest de l'approche inférieure.

La largeur entre les digues et la largeur de l'approche supérieure est de 292 pieds. La largeur de l'approche inférieure est de 400 pieds. La profondeur, à l'époque du niveau de 575.0 pieds au-dessus de la marée moyenne, à New-York, est de 24 pieds.

Durant les plus basses eaux de la saison de 1904, un vaisseau, avec un tirant d'eau de 19 pieds, pouvait passer dans ce chenal.

Il y a quelques années, une discussion s'éleva à propos de savoir si le canal Ste-Claire, aux " Flats ", était dans les eaux canadiennes, ou dans les eaux sous la juridiction du gouvernement des Etats-Unis. Des investigations et rapports furent faits à ce sujet par le Corps des Ingénieurs de l'Armée des Etats-Unis, et par des ingénieurs engagés par le gouvernement du Canada. Les rapports ne s'accordèrent pas. Mais il n'y a aucun doute qu'une partie du canal Ste-Claire, aux " Flats", se trouve dans le territoire canadien, et que cette voie d'eau améliorée, actuellement d'un usage général, qui traverse les " Flats " Ste-Claire, est plus ou moins sûr la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis. Comme telle, les deux pays se servent communément de cette voie de communication pour le commerce sur les lacs. L'article XXVII, du Traité de Washington, 1871, définit que " les sujets de Sa Majesté Britannique jouiront de " l'usage du Canal Ste-Claire, aux " Flats ", sur le même pied d'égalité que les habitants " des Etats-Unis. "

A partir de l'extrémité sud-ouest du canal Ste-Claire aux " Flats " jusqu'au phare de Windmill Point, dans la rivière Détroit, la route des steamers a une longueur de 17 milles. La superficie du lac Ste-Claire est de 4,450 milles carrés. D'après le Bureau Météorologique des Etats-Unis, la quantité moyenne annuelle de pluie qui tombe dans le lac Ste-Claire est de 36 pouces. La date moyenne de l'ouverture de la navigation, au phare des " Flats " Ste-Claire, est le 4 avril, et la date moyenne de la clôture de la navigation, à la même place, est le 15 décembre.

Après une courte visite à Détroit et à Windsor, les membres du sous-comité retournèrent à Port Huron par la rivière Détroit et par le chemin de fer électrique de Port Huron.

3. LAC HURON

Les membres du sous-comité laissèrent, le lundi après-midi, le 14 août, sur le steamer " Monarch ", de la compagnie " Northern Navigation ", pour Sault Ste-Marie, traversant le lac Huron de Sarnia à Detour, dans un peu moins que vingt-deux heures. La distance entre Point Edward, Ontario, vis-à-vis de Fort Graliot, Michigan, et Detour est de 220 milles. La route des bateaux, de Fort Graliot, Michigan aux détroits de Makinac, comprend une distance de 243 milles. De Point Harris à Drummond Island, en droite ligne, on compte 206 milles. Le maximum de profondeur obtenu est de 750 pieds. Le lac Huron a une surface d'eau de 23,000 milles carrés. Sa surface desséchée est de 52,100 milles carrés ; ce qui donne à son bassin une superficie totale de 75,300 milles carrés. La quantité moyenne annuelle de la pluie qui tombe dans le lac Huron est de 32 pouces. Le niveau moyen de sa surface au-dessus de la marée moyenne, à New-York, durant 46 ans, de 1860 à 1904, est de 581.40 pieds. Le niveau type de l'eau haute, établi en 1838, au-dessus de la marée moyenne, à New-York, est de 584,69 pieds, et le niveau type de l'eau basse, au-dessus de la marée moyenne, à New-York, est de 578,51 pieds, le dit étalon de niveau est adopté pour les nouvelles cartes marines. La surface moyenne du lac Huron est de 20.89 pieds au-dessous de la surface moyenne du lac Supérieur, et sa surface moyenne au-dessus de la surface moyenne du lac Erié est de 8,79 pieds ; la décharge de la rivière Ste-Claire, à l'époque du niveau moyen du lac Huron (581.40 pieds) est de 206,400 pieds cubes par seconde. L'augmentation de la décharge par pied d'élévation du lac est de 19,238 pieds cubes par seconde. La date moyenne de l'ouverture de la navigation à Sarnia, ou Point Edward, est le 6 avril ; et la date moyenne de la clôture de la navigation, au même endroit, est le 19 décembre,

Autour du lac Huron, sur le côté Canadien, on a placé des stations de signaux pour les tempêtes, aux places suivantes : Amhersburg, Bayfield, Collingwood, Depot Harbour, Goderich, Kencardine, Midland, Owen Sound, Parry Sound, Presque Isle, Sarnia, Sangeen et Tobermory. Il y aussi des stations de sauvetage à Collingwood et Goderich. Sur la rive Américaine, nous trouvons des stations de sauvetage à Bois Blanc Island, Grindstone City, Hammond Bay, Lakeview Beach, Middle Island, Ottawa

Point, Pointe aux Barques, Sand Beach, Sturgeon Point, Tawas Point et Thunder Bay Island.

Le Bureau Météorologique des Etats-Unis a établi des stations des signaux pour les tempêtes, aux places suivantes : sur la côte Américaine du lac Huron, Alpena, Bay City, Cheboygan, Detour (à la décharge de la rivière Ste-Marie), Détroit, East Tawas, Harbour Beach, Lakeview Beach, Mackinac Island, Mackinaw, Middle Island, Oscoda, Ottawa Point, Pointe aux Barques, Port Huron, Presque Isle, Tawas Point et Thunder Bay Island.

4. RIVIÈRE STE-MARIE.

Les vaisseaux venant du lac Huron entrent dans la rivière Ste-Marie, à Detour Passage, à un endroit situé à 1½ mille du phare de Point Detour. De là ils gagnent en ligne droite vers le nord, pour une distance de trois quarts de mille jusqu'au phare Frying Pan. A ce point ils tournent un peu à gauche et continuent encore en droite ligne, pour une distance de 1½ mille, jusqu'au phare de Pipe Island, situé à l'extrémité sud-est de Potagannissing Bay, où ils tournent encore vers la gauche. De Sweet's Point les vaisseaux tournent encore un peu plus loin à gauche et s'avancent en droite ligne, pour une distance de 2¾ milles jusqu'au phare de Sweet's Point. Au large de Sweet's Island, à partir du phare de Sweet's Point, ils continuent, pour une distance de 4½ milles, en rasant Lime Island, jusqu'à un point vis-à-vis Raber Point, Michigan ; de là tournant droit au nord ils passent à la droite de Round Island, vis-à-vis Hay Point, Ontario, et Pointe aux Frènes, Michigan, couvrant une distance de quatre milles.

De Hay Point, les vaisseaux entrent dans le chenal de Mud Lake. Après avoir parcouru une distance de 6¾ milles, ils atteignent la balise de Mud Lake, vis-à-vis Winter Point, à l'extremité est de Neebish Island ; de là, pour une distance de quatre milles, ils gagnent vers le nord jusqu'au chenal de Sailor's Encampment, puis ils prennent le chenal de Little Mud Lake, le chenal de Middle Neebish et le chenal de Hay Lake, en passant à la gauche de la lumière en avant de Middle Hay Lake, et à la droite de Frechette Point, de là ils se rendent au Soo par le chenal de Little Rapids.

La navigation, autour des rapides du Sault Ste-Marie, se fait au moyen de deux canaux, dont l'un est du côté des Etats-Unis et l'autre sur le côté canadien. Entre le canal et le phare, à l'entrée du chenal de Hay Lake, le Gouvernement des Etats-Unis, durant la saison de 1905, a fait enlever les hauts-fonds de Bayfield, ainsi que les autres dans les environs, jusqu'à une étendue assez considérable pour donner un chenal de 21 pieds de profondeur et 1,500 pieds de largeur. A la tête de Sugar Island, environ deux milles en bas des écluses du canal du Sault Ste-Marie, le chenal se divise en deux branches. L'ancienne ligne de trajet, connue sous le nom de la Route de George Lake, passe au nord et à l'est de Sugar Island, par George Lake et East Neebish. La nouvelle ligne, appelée Route Hay Lake, passe à l'ouest de Sugar Island, par Hay Lake et Middle Neebish. Les deux routes se rejoignent à la tête de Little Mud Lake. La distance de Point Iroquois à Detour, par la route Hay Lake est de 64 milles, et par la route George Lake, de 75 milles. La plus petite largeur du chenal par la voie de Hay Lake est de 300 pieds, limitée à une distance totale de 8 milles. La largeur générale du chenal est de 600 pieds ou plus, et le minimum de la profondeur, à l'époque ordinaire, est environ 19 pieds. Le minimum de la largeur du chenal, par la route George Lake et de 150 pieds, et le minimum de la profondeur est de 15 pieds. Les deux routes sont bien balisées par de nombreuses bouées et des lumières au milieu du chenal.

Il y a un autre chenal important, connu sous le nom de chenal St-Joseph, qui a 13 pieds de profondeur au moins.

Il commence près de la jonction des chenaux Lake George et Hay Lake, à l'extrémité sud de Sugar Island, passe au nord et à l'est de l'Ile St-Joseph, entre dans la baie Manitoulin, ou chenal du nord, de là pour se continuer jusqu'à la baie Georgienne, par la route de Clapperton Main Passage et Little Current ; où il rentre directement dans le lac Huron par les chenaux sur les côtés est et ouest de l'île Cockburn, appelés respecti-

vement, le détroit de Nississagi et le chenal de False Detour. Ces chenaux sont tous dans les eaux canadiennes.

A partir de Detour Passage jusqu'au Sault Ste-Marie, les parties du chenal de Lake George, depuis Little Rapids à venir au pied de Sugar Island, sont dans les eaux canadiennes. La partie supérieure du chenal dans Little Mud Lake et le chenal de l'est à Sailor's Encampment, ainsi que la partie de l'angle du chenal ouest, sont tous aussi dans les eaux du Canada. Les ingénieurs des Etats-Unis, en charge du département des Travaux Publics du Bureau de la Guerre, au Sault Ste-Marie, réclament que les améliorations ci-dessus mentionnées ont été faites avec le consentement tacite du gouvernement Canadien. Le chenal Lake George fut creusé de 1869 à 1882 ; celui de Little Mud Lake fut dragué de 1892 à 1894, ce qui coûta $23,000. Le chenal de Sailor's Encampment fut commencé en 1882 et fini en 1895, au prix de $23,000. D'autres améliorations furent faites dans ce chenal, de 1903 à 1905, elles coûtèrent $11,000. De plus, à la tête du chenal de Sailor's Encampment, on enleva des cailloux, du sable et du roc sur une surface de 14,000 pieds de longueur et 200 pieds de largeur, sur le côté ouest du chenal, justement en haut de Johnson's Point, et sur le côté est du chenal on enleva des caissons immergés et des crêtes de rochers, couvrant une surface de 1,800 verges carrées. On a travaillé à ces ouvrages importants durant toute la saison d'été. Au pied de Little Mud Lake, l'angle dans le chenal fut élargi, l'année dernière, sur le côté est, par l'enlèvement de 49,033 verges cubes de sable et de cailloux, couvrant une surface d'environ 15,700 verges carrées ; et sur le côté ouest par l'enlèvement de 3,941 verges cubes, couvrant une surface de 2,400 verges carrées.

Les améliorations du chenal Hay Lake et Neebish furent commencées en 1893 et livrées à la navigation en 1894. Le résultat de ces travaux fut la création d'une nouvelle route dans la rivière Ste-Marie, ayant 11 milles plus courts et quatre pieds de plus en profondeur que la route antérieure, et dans cette nouvelle route la navigation peut se faire pendant la nuit à un degré raisonnable de sûreté. En 1902, un projet fut adopté pour faire un chenal de 21 pieds de profondeur, à l'eau basse, et d'une largeur de 1000 pieds, partant du canal des chûtes Ste-Marie pour se rendre au pied de Hay Lake, de là on creuserait jusqu'à 21 pieds le chenal actuel de 300 pieds jusqu'à Mud Lake, viâ Middle Neebish, et on ferait un nouveau canal de 300 pieds jusqu'à Mud Lake, viâ Neebish ouest, fournissant ainsi deux chenaux séparés, un pour les bateaux qui montent, et l'autre pour ceux qui descendent.

En 1904, le gouvernement des Etats-Unis a dépensé, dans le chenal Hay Lake, la somme de $2,738,081, et durant la saison actuelle de navigation un montant additionnel de $1,221,033.61. En bas des iles, à Little Rapids, le chenal a été amélioré sur une distance de 10,200 pieds, par l'élargissement de 150 pieds sur le côté est, avec une profondeur de 21 pieds. En conséquence, le chenal dans la section de Little Rapids, à l'entrée supérieure de Hay Lake, a une largeur actuelle de 600 pieds. Le creusage à 21 pieds dans Little Rapids fut complété en 1904, à partir de la tête des îles jusqu'à Frechette Point. Le creusage, à partir de Frechette Point jusqu'à Six Mile Point, était à se faire durant l'été 1905.

Le creusage du haut-fond de Nine Mile Point, à une profondeur de 22 pieds fut commencé en 1904 et fini en août 1905.

Un haut-fond très-considérable formé de cailloux, appelé batture de Crab Island, et avec au moins 12 pieds d'eau par dessus, est placé près de l'extrémité ouest du récif qui baigne dans 23 pieds d'eau ; ce récif est environ à un demi-mille sud-ouest de Barbed Point, et environ 1,000 pieds à l'est de la course ordinaire des vaisseaux dans Detour Passage. Il y a un grand nombre de cailloux dans le voisinage avec moins de 20 pieds d'eau par dessus. Une bouée formée d'un pieu rouge signale les cailloux placés le plus ouest de Crab Island. Un chaland pourvu de grues et palans et un scaphandre furent employés, au milieu de l'été 1905, pour enlever les cailloux à l'extrémité de ce haut-fond.

Le sous-comité arriva au Sault Ste-Marie, Ontario, le mardi, après-midi, du 15 août. Ils furent rencontrés au quai du Gouvernement Canadien, par M. George Clinton et M.

Lochlan P. Morrison, assistant-ingénieur junior du Bureau d'Améliorations des Rivières, qui avait reçu instruction de recevoir le comité officiellement, en l'absence du Lieut.-Col. Chas. E. L. B. Davis, du Corps des Ingénieurs de l'Armée des Etats-Unis. Les membres du comité s'embarquèrent immédiatement sur le steamer "Alfred Noble" du gouvernement des Etats-Unis, et traversant la rivière commencèrent aussitôt à visiter le canal à pouvoirs d'eau et l'outillage de la compagnie "Michigan Lake Superior Power", ils étaient accompagnés par M. Louis H. Davis, ingénieur en chef de la compagnie "Consolidated Lake Superior Power".

5. LA COMPAGNIE "MICHIGAN LAKE SUPERIOR POWER".

Cette compagnie fut incorporée en vertu de l'Acte No 39 des Actes Publics de l'Etat de Michigan, 1883. Cet Acte, avec ses amendements, est l'autorisation légale permettant à la compagnie "Michigan Lake Superior Power" de faire affaires dans l'Etat de Michigan. Le Congrès des Etats-Unis, en 1902, par un Acte approuvé le 13 juin, faisant une appropriation pour la construction, les réparations et la conservation de certains ouvrages publics sur les rivières et les ports et pour autres fins, autorisa la compagnie "Michigan Lake Superior Power" de construire son canal sur le côté Américain, et après l'approbation de cet Acte, le Département de la Guerre, des Etats-Unis, accorda à la compagnie le permis suivant :

"Attendu que, par l'Acte des Rivières et des Ports, approuvé le 13 juin 1902, il "est stipulé (32 Stats. L., 361) que, sujets aux conditions ci-mentionnées :

"La Compagnie "Michigan Lake Superior Power", du Sault Ste-Marie, Michigan, "ses successeurs et représentants, après avoir obtenu le consentement du Secrétaire de "la Guerre et du chef des ingénieurs, et leur approbation, concernant le dit canal et les "travaux d'amélioration projetés, sont par les présentes autorisés à détourner l'eau de la "rivière Ste-Marie dans son canal, maintenant en construction au Sault Ste-Marie, "Michigan, pour des fins de pouvoir d'eau, en autant et aussi longtemps que ces travaux "et ce détournement de l'eau de la dite rivière, ne causeront pas de dommage à la navi-"gation dans cette rivière, et qu'ils ne diminueront pas les niveaux de l'eau, ou n'aug-"menteront pas le volume d'eau de cette rivière, ainsi que dans le lac Supérieur, ou les "canaux et écluses navigables qui y sont maintenant annexés, soit naturellement ou arti-"ficiellement, ou qui, plus tard, peuvent y être établis par les Etats-Unis pour les fins de "la navigation."

"Et attendu, que la dite compagnie "Michigan Lake Superior Power" a soumis, à "l'approbation du Secrétaire de la Guerre et du chef des ingénieurs, les plans de son "canal et de ses travaux d'amélioratlon pour le détournement de l'eau de la rivière Ste-"Marie, autorisés par le dit Acte et qu'elle a demandé le consentement du Secrétaire de "la Guerre et du chef des ingénieurs pour ces dits détournements ;

"ET ATTENDU QUE, le chef des ingénieurs a approuvé les dits plans et a donné son "consentement pour ces détournements, à la condition que la dite compagnie accepte "les stipulations ci-après spécifiées ;

"EN CONSÉQUENCE, MAINTENANT, ceci est pour certifier que le Secrétaire de la "Guerre approuve, par les présentes les dits plans ci-annexés, et donne par les présentes, "son consentement au détournement de l'eau de la rivière Ste-Marie, tel qu'autorisé "par le dit acte, à la condition que la dite compagnie accepte les stipulations suivantes :

"1. Que les travaux de régularisation, y compris les valves de décharge du pou-"voir d'eau, les travaux de contrôle, ainsi que les travaux rémédiateurs, soient mis en "opération sous l'inspection de l'ingénieur en charge du canal des chûtes Ste-Marie, et "que ce fonctionnaire y puisse avoir accès en tout temps.

"2. Que, lorsque le niveau moyen du lac Supérieur, au canal, tombe en aucun mois "de l'année au-dessous de 601.5 pieds, au-dessus de la marée moyenne, à New-York, con-"formément aux niveaux du Bureau des Levés Hydrographiques des Lacs, aux Etats-"Unis, le volume d'eau passant dans le canal devra être réduit, le montant de cette "réduction devra être augmenté à mesure que le niveau moyen mensuel baisse, et lorsque "ce niveau aura baissé jusqu'à 601,0, tout le cours d'eau sera arrêté jusqu'à ce que le

" niveau mensuel excède de nouveau 601.0, le tout sans aucune réclamation contre les " Etats-Unis ou contre aucun de leurs fonctionnaires.

" 3. Qu'en sus des exigences de la condition 2 (supra), tout le cours d'eau sera " également arrêté, sans réclamation contre les Etats-Unis, ou contre aucun de leurs " officiers, si le niveau moyen mensuel du lac reste au-dessous de 601.5, pour une période " de six mois de calendrier consécutifs, et qu'il ne sera remis dans le canal, que lorsque " le niveau moyen mensuel excédera 601.5.

" 4. Que, lorsque le niveau moyen mensuel s'élèvera au-dessus de 603.0, le cours " d'eau sera augmenté, dans le canal et dans les ouvrages d'amélioration, au maximum " de sa capacité, et sera continué ainsi jusqu'à ce que le niveau moyen mensuel ait " baissé au-dessous de 603.0, sans réclamation contre les Etats-Unis ou contre aucun de " de leurs fonctionnaires.

" 5. Que, si le niveau moyen mensuel du lac reste au-dessus de 603.0 pour une " période consécutive de six mois de calendrier, la dite Compagnie pourra modifier, à ses " frais, ses travaux, aussitôt que cela sera praticable, de façon à se procurer un cours " d'eau plus considérable.

" 6. Que les Etats-Unis auront le droit de contrôler entièrement le cours d'eau à " travers le canal et les ouvrages d'amélioration, dans le cas d'accidents, ou de circons-" tances imprévues, affectant la navigation dans le canal des Etats-Unis.

" 7. Que, si des courants contraires nuisant à la navigation sont crées par la prise " d'eau ou par la décharge du canal, la dite compagnie devra construire des estacades, " des murs pour guider les courants, ou d'autres travaux nécessaires pour remédier à ces " inconvénients.

" 8. Que la dite compagnie, dans l'arrangement et la construction de ses travaux " d'amélioration, devra laisser un chenal convenable et un cours d'eau suffisant pour le " passage des billots au-dessus et dans les chûtes de Ste-Marie.

" 9. Que ces restrictions sont un supplément aux restrictions spéciales de l'Acte du " 13 juin 1902, concernant les droits sur les rives, ou autres droits accordés à aucune " personne ou corporation, et aussi aux restrictions se rapportant aux travaux d'amé-" lioration.

" 10. Que les élévations au-dessus du niveau moyen de la marée, à New-York, " ci-dessus spécifiées, sont celles établies et en usage, à cette date, dans le Bureau des " levés hydrographiques des lacs, à Détroit, Michigan.

" 11. Finalement, l'objet et le but des paragraphes précédents étant de maintenir " les eaux du lac et de la rivière sous le contrôle absolu des Etats-Unis, dans l'intérêt de " la navigation, il doit être expressément entendu que la dite compagnie n'aura droit, " à aucuns dommages, si le gouvernement, en aucun temps ou pour aucune cause, exerce " son droit de contrôle et de suspension dans le cours d'eau fournissant le pouvoir dans " le canal de la compagnie, et ce par intérêt pour la navigation.

" Témoin de ma signature, ce 12ème jour de décembre 1902.

" (Signé) ELIHU ROOT,
" *Secrétaire de la Guerre.*

" CET ACTE, sous seing privé, est accepté par la compagnie "Michigan Lake " Superior Power ", par son président, Francis H. Clergue, légalement autorisé à agir, ce " 9ème jour de décembre 1902, en témoignage de l'acceptation des conditions précédentes " par la dite compagnie.

" THE MICHIGAN LAKE SUPERIOR POWER COMPANY,
" (Signé) PAR FRANCIS H. CLERGUE,
" *Président.*

" Témoins :
" H. VON SCHON,
" F. T. TREMPE.
" (Sceau).

Les machines et outillage de la compagnie " Michigan Lake Superior Power " ont été construits et installés dans le but d'utiliser une portion du pouvoir des rapides de Ste-Marie,

Pour accomplir ces desseins, l'eau est détournée de la rivière Ste-Marie, en haut des rapides, dans un canal qui, traversant la cité du Sault Ste-Marie, arrive à une bâtisse, contenant les pouvoirs-moteurs, située près du bord de la rivière Ste-Marie, à 4,400 pieds environ en bas des rapides; de là l'eau retourne à la rivière après avoir passé dans des turbines qui, avec l'aide des générateurs électriques, convertissent le pouvoir hydraulique en puissances mécaniques et électriques. L'outillage est destiné à développer une énergie d'environ 45,000 chevaux-vapeur aux arbres de couche des turbines, équivalant à environ 42,000 chevaux-vapeur au commutateur électrique dans la bâtisse contenant les pouvoirs. De cette puissance motrice, une énergie électrique d'environ 8,000 chevaux-vapeur est actuellement utilisée par les compagnies " Union Carbide " et " Tran-Sault Ste-Marie Traction."

L'outillage consiste en un canal des portes à la tête du canal, une bâtisse contenant le pouvoir et l'équipement dans cette bâtisse.

Le canal comprend le point de prise d'eau, le canal proprement dit, l'écluse d'avant et le dégorgeoir. Sa longueur totale, à partir de la ligne du port en haut des rapides jusqu'à la ligne du port en bas des rapides, est d'environ 12,000 pieds.

La tête de la prise d'eau est située le long de la ligne du port des Etats-Unis, immédiatement à l'ouest de l'entrée du canal des vaisseaux des Etats-Unis, et sa largeur le long de la ligne du port est de 990 pieds, sa profondeur est de 18 pieds, de sorte que la rapidité de l'eau à l'entrée, lorsque le canal est mis en opération à sa pleine capacité, sera d'eviron $1\frac{2}{3}$ pied cube par seconde. La prise d'eau, en continuant à l'est, se rétrécit graduellement à une largeur de 204 pieds, et prend une profondeur de 23 pieds, en bas du niveau moyen de l'eau morte, à environ 1,500 pieds de la ligne centrale de l'entrée, de là elle se continue à la largeur donnée, pour une distance d'environ 900 pieds, jusqu'aux portes de la tête. Les côtés de la prise d'eau sont retenus par des caissons en bois, remplis de pierres, et renforcés par des talus couverts en pierres perdues au-dessus de la ligne d'eau.

Le canal proprement dit commence aux portes de la tête ; il fut creusé, dans un lit de roc composé de pierre de grès, sur une longueur d'environ 2,700 pieds, et une largeur d'environ 200 pieds, avec des murs verticaux solides. Là où le canal n'a pas été creusé dans le roc, la terre est retenue par des murs de soutènement en maçonnerie. En continuant à l'est, à partir de la section creusée dans le roc, le canal s'étend pour environ 3,000 pieds, sur un lit de roc, et les côtés sont lambrissés en bois ; pour les 3,000 pieds suivants, il passe dans un lit d'argile et de sable, le fond et les côtés sont doublés en bois au-dessous de la ligne d'eau. Les talus au-dessus de la ligne d'eau sont pavés en pierres perdues. A l'extrémité de la partie en argile, le canal s'élargit dans une écluse d'avant, qui fournit l'eau dans les chambres des turbines ou dans les vannes de la bâtisse contenant les pouvoirs moteurs. L'eau, après avoir passé dans les turbines, tombe dans les fosses, coule dans le dégorgeoir, dont la largeur est de toute la longueur totale de la bâtisse aux pouvoirs, 1340 pieds, et de là se décharge dans la rivière avec une rapidité d'au moins $1\frac{1}{2}$ pied à la seconde.

Dans l'écluse d'avant sont placées des claires-voies en acier qui retiennent le bois flottant, la glace et autres objets, et les renvoient par une glissoire boisée dans un chenal de décharge, d'où ces objets passent à travers la bâtisse aux pouvoirs et se perdent dans le dégorgeoir.

La bâtisse, contenant les pouvoirs moteurs, a 1,340 pieds de long par 80 pieds de large. Sa fondation est un grillage en bois rempli de béton, reposant sur des pilotis enfoncés jusqu'au lit de roc. La substructure est divisée par des murs en béton en 81 puits déversoirs, dont chacun des 80 reçoit l'eau qui sort d'une chambre de turbine ou de la vanne immédiatement au-dessus. Les extrémités supérieures de ces puits-déversoirs sont fermées par des arches de béton segmentées, et les couvertures de ces puits-déversoirs sont formées d'arches monolithes en béton, qui servent de planchers aux corps

cylindriques et à la chambre des dynamos. Les murs de la superstructure sont en maçonnerie de pierre et de béton, les planchers sont en acier et en béton, supportés par des colonnes en acier, et le toit de la bâtisse est en acier. Le côté de l'écluse d'avant consiste en 80 vannes et une ouverture de décharge. Ces vannes contiennent les turbines. Elles ont 16⅓ pieds, d'axe en axe, 15 pieds net de largeur, et sont fermées, sur le côté inférieur du courant, par des cloisons semi-cylindriques en acier, fixées aux murs de division en acier et béton. Les vannes prennent environ la moitié de l'espace du premier étage. Le premier étage de la bâtisse aux pouvoirs, du côté de la rivière, qui est justement au nord des vannes, forme la chambre des dynamos. Les deuxième et troisième étages sont arrangés pour y placer les machines pour les manufactures, qui se servent ou pourront se servir du pouvoir transmis par tout l'appareil.

A l'extrémité ouest de la bâtisse est placée une chaudière d'une capacité d'environ 250 chevaux-vapeur, avec pompes centrifuges pour amener l'eau du canal, dans le cas de réparations nécessaires au canal ou à la bâtisse aux pouvoirs.

L'équipement de la bâtisse aux pouvoirs sera formé de 80 unités de vannes, chacune consistant en deux paires de turbines horizontales de 33 pouces, montées sur un arbre de couche, qui s'étendra, à travers les cloisons en acier, dans la chambre des dynamos. A chaque arbre de couche de turbine sera relié directement un générateur électrique d'une capacité de 375 à 400 K. W. Actuellement il y a d'installé, 42 unités de turbines et 32 générateurs électriques : 23 de ces derniers appartiennent à la compagnie " Union Carbide ", et 9 à la compagnie " Michigan Lake Superior Power ". La capacité de chaque générateur, appartenant à la compagnie " Union Carbide ", est de 375 K. W., et chacun des générateurs, appartenant à la " Power Company ", a une capacité de 400 K. W.

La distribution de l'eau, dans le canal fournissant le pouvoir, est contrôlée par les portes de la tête, placées à environ 2,400 pieds à l'est de l'entrée de la prise d'eau, au commencement de la partie du canal construite dans le roc. Ces portes de la tête consistent en quatre portes d'écluses, en acier, du type Stonie, elles sont mises en opération, entre des piliers en maçonnerie, au moyen de treuils tournés à la main et de roues d'engrenage avec tous les accessoires convenables. Les radiers des piliers des portes ainsi que les culées sont tous construits sur le roc. Les portes sont contre-balancées pour les ouvrir ou fermer facilement. Les piliers entre les portes sont réunis par des arches en acier et béton, formant un pont assez fort pour y faire traverser un chemin de fer ou une rue.

La différence moyenne de niveau entre le haut et le bas de la rivière Ste-Marie est d'environ 19-3 pieds. On estime que, pendant la mise en opération du canal à sa pleine capacité, la perte par friction et autres résistances au cours de l'eau, sera d'environ 3 pieds, ce qui donnera un niveau d'environ 16 pieds ou un peu plus, à la bâtisse aux pouvoirs.

Le coût total de l'outillage de la compagnie " Michigan Lake Superior Power ", jusqu'à la date actuelle, est de $6,500,000.

6.—LE CHENAL NEEBISH OUEST.

Le mercredi, le 15, le sous-comité s'embarqua de nouveau sur le steamer " Alfred Noble ", généreusement mis à sa disposition par le bureau du Corps des Ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, et visita le nouveau chenal à double voie, maintenant en construction, Ce chenal sera une autre route de navigation par Hay Lake et Neebish Ouest et il sera achevé en 1908.

Le contrat a été donné pour la construction d'un chenal de 300 pieds de largeur et de 22 pieds de profondeur, sur une distance de 13,300 pieds à travers les rapides, avec un mur de soutènement en pierre, placé le long de chaque bord de la tranchée creusée dans le roc. Environ 6,000 pieds linéaires de cette tranchée doivent être enfermés dans des bâtardeaux, de sorte que cette partie du chenal sera creusée à sec. Ces barrages intermédiaires empêchent complètement tout cours d'eau de passer par West Neebish

Les barrages principaux, le supérieur et l'inférieur, sont en partie construits par les matières draguées déposées par le dragueur ; ces matières consistant en gravier, sable et argile, et ils seront finis avec des pierres et du gravier jusqu'à ce que le barrage ait atteint environ six pieds de hauteur au-dessus de la surface de l'eau. La construction de ces deux bâtardeaux fut commencée au mois d'août 1904 et finie en août 1905.

Les entrepreneurs, à la fin de l'année 1904, avaient fait des progrès dans les autres travaux préliminaires, concernant la construction de ce chenal de 300 pieds dans les rapides de Neebish Ouest, y compris les chemins, la charpente des tours pour les cables du système de Telferage, les maisons de pension, le magasin, le quai et le posage de l'outillage.

Par la construction des deux batardeaux temporaires, l'eau monta de $\frac{3}{4}$ de pouce dans le bassin au-dessus du barrage supérieur. Les entrepreneurs emploient pour le creusage du lit de roc solide, deux cempresseurs hydrauliques à air, d'une force de 750 et 250 chevaux-vapeur respectivement, et d'une pression de 75 livres. Les côtés sont d'abord creusés et un mur vertical de soutènement est construit, le long de chaque côté du chenal, jusqu'à une hauteur de six pieds au-dessus de l'eau basse. Le forage est fait avec 16 drilles, et les mines sont chargées avec 50 par cent de dynamite. Les matières déblayées sont enlevées par quatre chemins actionnés par des cables, dont deux de 800 pieds entre les tours, et deux de 1,100 pieds entre les tours. Les tours ont 90 pieds de hauteur, Les boîtes de charroi sont en acier, et leurs dimensions sont 8 x 8 x $2\frac{1}{2}$ pieds. Il y a une pelle en acier d'une pesanteur de 76 tonnes, qui sert à charger les boîtes ; deux autres pelles, de 120 tonnes chacune, seront ajoutées au printemps prochain. La force moyenne employée sur l'ouvrage est représentée par 150 ouvriers et 49 mécaniciens et contre-maîtres habiles. Il y aura à creuser 1,586,000 verges cubes de roc au-dessus de 22 pieds de profondeur, au taux de $1.36 par verge cube, et 95,000 verges cubes, entre 22 et 23 pieds de profondeur, à 68 centins par verge cube. Comme on l'a dit précédemment, cet ouvrage gigantesque a été commencé en mai 1904, et sera probablement achevé à l'ouverture de la navigation dans le printemps 1908. Ces travaux constitueront ce que l'on peut appeler un chenal à double voie de 300 pieds, à partir du Sault Ste-Marie jusqu'à Detour Point.

Le niveau moyen du lac Supérieur pour les années de 1860 à 1904, les deux inclusivement, est de 602,29 pieds au-dessus de la marée moyenne, à New York. La décharge de la rivière Ste Marie par cette élévation du lac, telle qu'elle a été mesurée en 1902, est de 75,000 pieds cubes par seconde. L'augmentation de la décharge par pied d'élévation du lac est approximativement de 15,500 pieds cubes par seconde.

L'ingénieur du Département de la Guerre aux Etats-Unis, qui est en charge des travaux au Sault Ste-Marie, informa le sous-comité qu'un plan est actuellement en préparation pour un chenal de 25 pieds, donnant ainsi aux chenaux du milieu et de l'ouest une profondeur additionnelle de quatre pieds, la largeur ne sera pas augmentée. Les matières extraites dans le creusage de la rivière Ste-Marie, se composent de terre d'alluvion, d'argile, de sable, de pierres, de cailloux, de tuf, de grès et d'un lit de pierre à chaux. Les travaux de dragage ont été exécutés par contrats. Les inspecteurs du dragage sont payés par le gouvernement des Etats-Unis, à raison de $85.00 par mois, et leur pension pour le temps qu'il sont employés durant la saison des travaux. Jusqu'à présent, le gouvernement des Etats-Unis a dépensé le montant suivant, en améliorations dans la rivière Ste-Marie : canal $8,000,000, chenal de la rivière, $4,000,000 formant un total de $12,000,000.

En retournant au Soo dans l'après-midi, le comité visita les outillages et travaux de la compagnie "Chandler-Dunbar Water-Power", et ceux de la compagnie "Edison Sault Electric".

7. LA COMPAGNIE "CHANDLER-DUNBAR WATER POWER", ET LA COMPAGNIE "EDISON SAULT ELECTRIC"

La compagnie "Chandler-Dunbar Water-Power" fut incorporée en vertu du même Acte légalisant l'existence de la compagnie "Michigan Lake Superior Power", savoir :

Acte, No 39 des Actes Publics de l'Etat de Michigan, pour autoriser la formation d'une compagnie incorporée, pour des fins de creusage, de construction, d'entretien dans les cours d'eau avec les pouvoirs d'eau qui y sont annexés pour accumuler, emmagasiner, distribuer, vendre, fournir, à condition d'une rente convenue, l'eau et les pouvoirs d'eau pour ménages, moulins, manufactures, usages domestiques ou municipaux, et pour but d'agriculture.

La compagnie " Chandler-Dunbar Water Power " réclame d'être depuis plusieurs années, propriétaire de la côte et de la rive sud, aux rapides de la rivière Ste-Marie, en la cité du Sault Ste-Marie, comté de Chippawa, dans l'Etat de Michigan, à partir d'un point situé à 700 pieds en haut et à l'ouest des rapides, jusqu'à un autre point, qui se trouve à 2,300 pieds en bas et à l'est de l'extrémité sud du pont International, qui traverse la rivière Ste-Marie ; et être aussi propriétaire du lit de la rivière Ste-Marie dans et contre les rapides, à partir de la côte et de la rive sud de la dite rivière, jusqu'à la ligne de frontière internationale entre les Etats-Unis d'un côté et le Canada de l'autre côté ; et sur une étendue commençant en haut de la tête des chutes, dans la rivière Ste-Marie, jusqu'au pied presque des dites chutes.

Le volume d'eau dans la rivière Ste-Marie, à l'époque de l'eau basse ordinaire, vis-à-vis et passé les terres de la compagnie " Chandler-Dunbar Water Power ", est, en sus du montant requis pour la navigation, d'environ 3,600,000 pieds cubes par minute, ou 60,000 pieds cubes par seconde, d'après les calculs de l'ingénieur de la compagnie. A l'époque des eaux plus hautes, ce volume est naturellement beaucoup plus considérable. Il existe, sur les terres de la compagnie, une chute d'eau, d'environ 12 pieds d'étendue, suivant l'estimation de l'ingénieur de la compagnie.

La compagnie " Chandler-Dunbar Water Power " réclame qu'au moins la moitié de ce cours d'eau appartient à la rive américaine et la moitié aux terres de la compagnie. En conséquence c'est l'intention de la compagnie et de son locataire, la compagnie " Edison Sault Electric " de prendre et d'employer, à l'exception du volume d'eau requis pour la navigation, tout le cours d'eau dépendant de ces terres, pour la production des pouvoirs d'eau qui leur seront nécessaires. La nature des travaux projetés est dans chaque cas un barrage contenant des vannes et des roues ; le barrage est destiné à élever le niveau de l'eau dans les rapides, au-dessus du barrage jusqu'au niveau du lac Supérieur, ou aussi près que possible. Les vannes et les roues seront suffisamment grandes pour laisser passer et utiliser tout le cours d'eau des rapides de la rivière Ste-Marie, au sud de la ligne internationale. Les vannes seront pourvues de masses de décharge qui serviront quand les roues seront arrêtées. Les dégorgeoirs seront creusés au niveau le plus bas que les circonstances permettront afin d'utiliser le plus d'eau possible.

La compagnie " Chandler Dunbar Water Power " construit ses ouvrages actuels en vertu de certains permis qui lui ont été accordés par le Bureau de la Guerre, des Etats-Unis ; elle réclame aussi la propriété de ce qui est généralement appelé Ile No 1 et Ile No 2, en vertu de Lettres Patentes, qui lui ont été accordées le 15 décembre 1883. Les dites Lettres Patentes se lisent comme suit :

" ETATS-UNIS DE L'AMERIQUE "

" Tous ceux à qui les présentes parviendront, Salut :

" Acte spécial du Congrès, }
" 11 avril 1860. }

" ATTENDU QUE, conformément à l'Acte spécial du Congrès, approuvé le 11 avril, " intitulé. Un Acte pour l'indemnisation des représentants légaux de Charles Porter- " field, défunt, il a été déposé au Bureau Général des Terres, un certificat No 123, pour " 40 acres, en faveur de William Kinney et Thomas J. Michie, comme exécuteurs de " Robert Porterfield, défunt, ou leurs représentants, si aucun transfert n'a été fait et " dûment endossé par eux, comme exécuteurs, conformément aux stipulations du testa- " ment de Robert Porterfield, tel que requis par l'acte en question : et attendu que, il a " été endossé sur le dit certificat un transfert dûment exécuté en faveur de William

" Chandler, avec la preuve évidente que le même certificat se rapporte à certain lot ou " lopin de terre, faisant partie de la section No 6, dans le canton No 47, au nord du " rang No 1, à l'est du Méridien de Michigan, dans l'Etat de Michigan, désigné sur le " plan officiel de l'arpentage du village du Sault Ste-Marie, fait en 1854 et 1855, par " Thomas Wesley, député arpenteur des Etats-Unis, en vertu d'un Acte du Congrès, " approuvé le 26 septembre 1850, intitulé : Un acte pourvoyant à l'examen et au règle- " ment des réclamations pour des terres au Sault Ste-Marie, Michigan, lequel arpentage " a été approuvé le 10 septembre 1855, par Leander Chapman, Arpenteur Général des " Etats-Unis pour l'état de Michigan, et qui est dans les archives du bureau du Commis- " saire du Bureau Général des Terres, à Washington, D. C., comme faisant partie de la " Réserve des Sauvages ; les dites terres étant bornées par la rivière Ste-Marie, à l'est, " au nord et à l'ouest, et par le canal des chutes Ste-Marie et la rue Portage au sud ; " les mêmes étant plus particulièrement décrites par courses et distance de la manière " suivante : Commençant à l'intersection du Méridien Principal de Michigan, avec la " rivière Ste Marie, à 90 chainons au nord du canal Ste-Marie, et formant l'angle nord- " ouest de la partie nord-est du lot réclamé No 3 ; de là 71 degrés nord, 39 pieds est " 4.00 chaînes ; de là 4 degrés nord, 37 pieds ouest 3.65 chaînes jusqu'à l'angle nord- " ouest du dit lot, étant le point initial de l'arpentage du dit lot ; de là 4 degrés sud, " 37 pieds est, 1.00 chaîne ; de là 77 degrés sud, 10 pieds ouest 15.00 chaînes ; de là 85 " degrés nord, 23 pieds est 18.89 chaînes ; de là 18 degrés nord, 30 pieds ouest 2.06 " chaînes ; de là 80 degrés nord, 40 pieds ouest 1.66 chaînes ; de là 88 degrés sud, 15 " pieds ouest 4.01 chaînes ; de là 84 degrés nord, 41 pieds ouest 4.06 chaînes ; de là 85 " degrés sud, 23 pieds ouest 3.00 chaînes ; de là 89 degrés nord, 54 pieds ouest 4.01 " chaînes ; de là 70 degrés sud, 57 pieds ouest 4.02 chaînes ; de là 60 degrés nord, 19 " pieds ouest 4.42 chaînes ; de là 87 degrés sud, 56 pieds ouest 8.09 chaînes jusqu'au " point initial de l'arpentage ; étant l'angle nord-ouest du dit lot 9.10$\frac{3}{4}$ acres de terre, " plus ou moins, dans le district de la terre sujette à vente à Marquette, Michigan, " suivant le plan officiel de l'arpentage de la dite terre, qui a été transmis au Bureau " Général des Terres, par l'Arpenteur Général.

" Sachez maintenant, que, en conséquence, il est accordé par les Etats-Unis, au dit " William Chandler le lot de terre ci-dessus décrit ; que le dit William Chandler, ses " héritiers et ses représentants ont et gardent pour toujours le dit lot de terre et ses " dépendances.

" En foi de quoi, je soussigné, Chester-A. Arthur, Président des Etats-Unis de " l'Amérique, ai donné à ce certificat le privilège de Lettres Patentes, et ordonné d'y " affixer le Sceau du Bureau Général des Terres.

" Donné sous ma signature, en la cité de Washington, le quinzième jour de décembre, " dans l'année de Notre-Seigneur, mil-huit-cent-quatre-vingt-trois, et la cent-huitième de " l'Indépendance des Etats-Unis.

" (Sceau)
" Bureau Général des Terres des Etats-Unis.

" Par le Président, CHESTER-A. ARTHUR,
" Par WM. H. CROOK, *Secrétaire.*

" S. W. CLARKE, Archiviste du Bureau Général Terres.
" Classé, Vol. 6, Pages 1, 2 et 3."

8. LES LICENCES RÉVOCABLES, ACCORDÉES A LA COMPAGNIE " CHANDLER-DUNBAR WATER POWER " OU A SON LOCATAIRE LA COMPAGNIE " EDISON SAULT ELECTRIC", SONT AU NOMBRE DE SEPT, ET SE LISENT COMME SUIT, PAR ORDRE DE DATES :

Licence Révocable No 1 (14 mars 1889).

" Il est accordé par les présentes à la compagnie " Edison Sault Light and Power ", du Sault Ste-Marie, corporation existante en vertu des lois de l'Etat du Michigan, une licence, révocable selon le bon plaisir du Secrétaire de la Guerre, pour ériger et entrete-

nir un barrage sur les rapides de la rivière Ste-Marie, entre la terre ferme et l'Ile No 3, et dans les limites des lignes marquées "Proposed Embankment Dam", sur la carte ci-annexée faisant partie de ce document, aux stipulations et conditions suivantes :—

1. Le dit barrage sera construit de façon à n'intervenir aucunement contre les droits des particuliers, ou contre des intérêts et améliorations publics.

2. Les officiers ingénieurs de l'Armée des Etats-Unis, en charge du district dans lequel le barrage sera construit, peuvent surveiller sa construction, en autant qu'il pourra être nécessaire, afin de faire observer les conditions ci-mentionnées.

3. Après la révocation de cette licence, la dite compagnie "Edison Sault Electric" devra rembourser sur demande, aucune somme qu'il auru fallu dépenser pour remettre à l'usage des Etats-Unis, en aussi bon ordre qu'en cette date, tous les biens-fonds ou propriétés qu'elle était autorisée, par la présente licence, à occuper et à employer.

Témoin de ma signature, ce quatorzième jour de mars 1889.

(Signé) REDFIELD PROCTER,
Secrétaire de la Guerre.

Cette Licence, avec les termes, stipulations et conditions ci-spécifiés, est acceptée ce cinquième jour de mars 1889.

THE EDISON SAULT LIGHT AND POWER COMPANY,
M. C. E. AINSWORTH, *Président,*
E. S. B. SUTTON, *Secrétaire.*

Signé en présence de J. H. Goff, W. Chandler, Chas. G. Clarke, Thomas G. Martin et Frank Perry, tous du Sault Ste-Marie, Michigan,

---

Licence révocable No 2 (8 août 1892).

Il est accordé, par les présentes, à la compagnie "Edison Sault Electric", une licence révocable, selon le bon plaisir du Secrétaire de la Guerre, pour construire et entretenir un barrage dans les rapides de Ste-Marie, adjacent à sa propriété, au Sault Ste-Marie, Michigan, et s'étendant dans la rivière jusqu'à un point situé à mi-distance entre la rive et les Iles Nos 1 et 2, conformément au plan général indiqué sur la carte ci-annexée, suivant les stipulations et conditions suivantes :

1. Aucune partie du barage, sauf celle qui s'étend jusqu'à l'Ile No. 3, ne sera construite plus loin qu'à mi-chemin entre la propriété de la compagnie et les Iles Nos 1 et 2.

2. Les officiers-ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, en charge du district, dans lequel ce barrage sera construit, pourront surveiller sa construction en autant qu'il pourra être nécessaire pour assurer l'observance des conditions de cette licence.

3. Après la révocation de cette licence, la dite compagnie "Edison Sault Electric" devra rembourser, sur demande, aucune somme qu'il aura fallu dépenser pour remettre à l'usage des Etats-Unis, en aussi bon ordre qu'en cette date, tous les biens-fonds ou propriétés qu'elle était autorisée, par la présente licence, à occuper et employer.

Témoin de ma signature, ce dix-neuvième jour d'août 1892.

(Signé) L. A. GRANT,
Secrétaire intérimaire de la Guerre.

Cette licence, avec les termes, stipulations et conditions ci-énoncées, est acceptée ce huitième jour d'août 1892.

(Signé) EDISON SAULT ELECTRIC COMPANY,
PAR HARRIS T. DUNBAR, *Président.*

Signé en présence de F. E. Dunbar,
Département de l'Ingénieur, 1892, No. 3390.

Licence Révocable No. 3 (8 juillet 1893).

Il est accordé par les présentes, à la compagnie " Edison Sault Electric ", une licence suivant le bon plaisir du Secrétaire de la Guerre, pour prendre possession de la terre des Etats-Unis, formant partie des terrains du canal aux chutes de Ste-Marie, au Sault Ste-Marie, Michigan, et d'élargir de 15 à 25 pieds le dégorgeoir actuellement en usage par la dite compagnie, entre sa bâtisse contenant les pouvoirs générateurs et l'Ile No. 3 ; et d'étendre le petit barrage en terrassement entre l'Ile No. 3 et l'Ile No. 4, le tout tel qu'indiqué sur le plan ci-annexé d'une partie des terrains du canal, les lignes rouges désignant l'étendue des travaux projetés, suivant les stipulations et conditions suivantes :

1. A moins qu'elle ne soit révoquée plus tôt, cette licence expirera à la fin des cinq années qui suivront la date de son émission.
2. Les matières provenant des excavations ne seront pas enlevées, mais elles seront déposées en arrière (au sud) du lieu où elles sont actuellement.
3. Après la révocation de cette licence, la dite compagnie " Edison Sault Electric " devra rembourser, sur demande, aucune somme qu'il aura fallu dépenser pour remettre à l'usage des Etats-Unis, en aussi bon ordre qu'en cette date, tous les biens-fonds ou propriétés qu'elle était autorisée, par la présente licence, à occuper et employer.

Témoin de ma signature, ce sixième jour de juillet 1893.

(Signé) L. A. GRANT,
Secrétaire intérimaire de la Guerre.

Bureau du chef des Ingénieurs, Etats-Unis d'Amérique, Document 2 de 3,081 inclus reçu.
Bureau du Chef des Ingénieurs, 8 juillet 1893.

Licence Révocable No 4 (4 avril 1902).

ATTENDU QUE, Par une licence révocable, en date du 13 août 1892, le Secrétaire intérimaire de la Guerre a donné, à la compagnie " Edison Sault Electric ", la permission de construire et de maintenir un barrage en terrassement dans les rapides de la Rivière Ste-Marie, adjacent à sa propriété au Sault Ste-Marie, Michigan, et qui s'étendra jusqu'à un point à mi-distance entre la rive et les Iles Nos 1 et 2, conformément au plan général indiqué sur la carte annexée à cette licence, et suivant les conditions qui y sont contenues ;

ET ATTENDU QUE, La dite compagnie " Edison Sault Electric " a actuellement présenté au Secrétaire de la Guerre, une requête pour modifier la dite licence du 13 août 1892, afin de permettre la construction de la nouvelle station des pouvoirs générateurs, indiquée par A-A' sur le plan photographié en bleu, annexé, et afin de prolonger le présent barrage de la manière désignée par la grosse ligne blanche de *a* à *c*, et de faire disparaître la section *a*, *b*, indiquée par une ligne rouge ; afin aussi de faire un nouveau dégorgeoir en dehors de l'Ile No 3, au dit endroit, le tout tel que démontré sur le plan bleu annexé à la requête.

C'EST POURQUOI, MAINTENANT, Ceci est pour certifier que le Secrétaire de la Guerre modifie par les présentes les dites licences révocables, en date du 13 août 1892, afin de permettre la construction de la nouvelle station à pouvoirs projetée, indiquée par A-A' sur le plan bleu annexé, et de prolonger le dit barrage, de la manière désignée par la grosse ligne blanche de *a* à *c*, et de faire disparaître la section *a*, *b*, indiquée en rouge sur le plan bleu ; qu'il donne aussi à la dite compagnie la permission de faire un nouveau dégorgeoir en dehors de l'Ile No 3, au dit endroit, tel que démontré sur le dit plan, selon les conditions suivantes :

1. Cette permission ne doit pas être interprétée comme autorisant aucune invasion sur, ou aucun obstacle aux droits de rives d'aucune autre personne ou corporation ; et les Etats-Unis se réservent expressément le droit de révoquer la permissien de faire usage de ce dégorgeoir chaque fois que les intérêts du gouvernement l'exigeront.

2. Les travaux de nettoyage et de creusage du dégorgeoir seront éxécutés conformément au plan expliqué dans la lettre de la Compagnie, en date du 31 mars 1901, dont une copie est annexée à la licence.

3. Aussitôt que le nouveau dégorgeoir sera prêt à être mis en usage, la dite compagnie abandonnera le dégorgeoir actuel en dedans de l'Ile No 3, et laissera aux Etats-Unis tous les droits de la compagnie, entre la dite Ile et le rivage.

4. Les travaux, dont l'exécution est ainsi permise par cette licence, seront sujets à la surveillance et à l'approbation de l'officier ingénieur de l'Armée des Etats-Unis, en charge de cette localité.

5. Après la révocation de cette licence, la dite compagnie " Edison Sault Electric " devra rembourser, sur demande. aucune somme qu'il aura fallu dépenser pour remettre à l'usage des Etats-Unis, en aussi bon ordre qu'en cette date, tous les biens-fonds ou propriétés qu'elle était autorisée, par la présente licence, à occuper ou employer.

Témoin de ma signature, ce quatrième jour d'avril 1901.

(Signé) ELIHU ROOT,
Secrétaire de la Guerre.

Bureau du chef des Ingénieurs,
Département de la Guerre, 6 avril 1901, 38452/14

La lettre suivante est annexée à la licence précédente, et forme partie des archives officielles du Département de la Guerre, à Washington :—

" The Shoreham,"
Washington, D. C. 23 mars 1901.

Honorable Secrétaire de la Guerre, Washington, D. C.

Monsieur.—En outre du plan du dégorgeoir projeté, pour l'amélioration pour laquelle nous faisons cette requête, et à laquelle la présente lettre est annexée comme partie intégrale, nous voudrions vous informer que c'est notre désir d'enlever les morceaux de bois en dérive, les cailloux mobiles, le roc et tels autres objets qui peuvent se rencontrer à une profondeur n'excédant pas 10 pieds au-dessous de la surface actuelle ; et cela, au point où la propriété de notre compagnie, à l'est, intersecte avec celle du gouvernement, et d'après les lignes indiquées par le plan ci-mentionné.

A partir de cet endroit, comme point de commencement du creusage, nous désirons continuer les améliorations, en descendant le courant, d'après les lignes désignées par notre plan, en diminuant graduellement la profondeur des excavations, telle que requise par la pente du fond, jusqu'à ce qu'on arrive à un niveau, où il ne sera plus nécessaire de creuser, la surface naturelle et le chenal amélioré ayant la même pente, c'est-à-dire à un point dans le chenal, qui ne sera pas plus bas que l'extrémité ouest de l'Ile No 5.

Ce n'est pas notre intention et nous ne demandons pas de faire un terrassement permanent de chaque côté de la tranchée que nous voulons creuser, à moins que le gouvernement ne l'exige.

On ne doit pas attendre de notre part que, par le projet des améliorations ci-proposées, nous voulions modifier le volume du cours d'eau qui passe sur la propriété du gouvernement, et que nous cherchons maintenant à utiliser. Nous espérons faire passer le même volume d''eau sur les mêmes surfaces, que le cours naturel y apporte, en concentrant sa chute à un point donné et l'utiliser pour des fins commerciales, au lieu de laisser l'eau se répandre et se perdre sur une longue distance.

Très respectueusement,
" EDISON SAULT ELECTRIC."

Licence Révocable, No. 5 (9 juin 1902.)

Il est accordé par les présentes, à la compagnie "Chandler-Dunbar Water Power," Sault Ste-Marie, Michigan, une licence, révocable selon le bon plaisir du Secrétaire de la Guerre, pour occuper une petite étendue de terre, appartenant au gouvernement des Etats-Unis, au Sault Ste-Marie, Michigan, dans le but d'allonger le quai de la dite compagnie, de la manière indiquée en lignes rouges sur le dessin annexé, conformément aux stipulations et conditions suivantes :

1. Les Etats-Unis auront un droit perpétuel de se servir gratuitement du dit quai, en autant que le gouvernement en aura besoin pour ses ouvrages concernant les opérations et améliorations du canal futur, au Sault Ste-Marie, Michigan.

2. Après la révocation de cette licence, la dite compagnie "Chandler-Dunbar-Water-Power" devra rembourser, sur demande, aucune somme qu'il aura fallu dépenser pour remettre à l'usage des Etats-Unis, en aussi bon ordre qu'en cette date, tous les biens-fonds ou propriétés qu'elle était autorisée par les présentes à occuper et d'employer.

Témoin de ma signature, ce neuvième jour de juin 1902.

(Signé) WM CARY SANGER,
Assistant-Secrétaire de la Guerre.

Bureau du Chef des Ingénieurs, Département de la Guerre, 10 juin 1902 ; No. 42721.

3

Licence Révocable, No. 6, (10 Mars 1904).

ATTENDU QUE, Par une licence révocable, en date du 13 Août 1892, le Secrétaire Intérimaire de la Guerre a donné, à la compagnie "Edison Sault Electric", la permission de construire et de maintenir un barrage en terrassement dans les rapides de la rivière Ste-Marie, adjacent à sa propriété, au Sault Ste-Marie, Michigan, et qui s'étendra jusqu'à un point à mi-distance entre la rive et les Iles Nos 1 et 2, conformément au plan général indiqué sur la carte annexée à cette licence, et suivant les conditions qui y sont contenues ;

ET ATTENDU QUE, Le Secrétaire de la Guerre, par un acte ; daté le 4 avril 1902, a modifié la dite licence révocable, du 13 août 1892, afin de permettre la construction d'une nouvelle station à pouvoirs générateurs en projet, indiquée par A-A[1], sur le plan photographié en bleu annexé, et de prolonger le terrassement, de la manière désignée par la grosse ligne blanche de *a* à *c*, et de faire disparaître la section *a b*, marquée par une ligne rouge, le tout indiqué sur le dit plan à teinte bleue ; afin aussi de donner à la dite compagnie la permission de faire un nouveau dégorgeoir en dehors de l'Ile No. 3, au dit endroit, tel que démontré sur le dit plan à teinte bleue, selon les conditions qui y sont contenues ;

ET ATTENDU QUE, la dite compagnie "Sault Electric" a actuellement présenté une requête au Secrétaire de la Guerre pour modifier le dit permis, du 4 avril 1901, de la manière ci-après spécifiée, afin de permettre de construire plus loin dans les rapides de la rivière Ste-Marie, en avant des propriétés de rivage appartenant à la dite compagnie ou louées par elle ;

C'EST POURQUOI, MAINTENANT, Ceci est pour certifier que, conformément à la recommandation du chef des Ingénieurs, le Secrétaire de la Guerre modifie le dit acte, du 4 avril 1901, afin de permettre à la dite compagnie de construire plus loin dans les rapides de la rivière Ste-Marie, au dit endroit ; les travaux ci-autorisés étant indiqués sur le plan à teinte bleue annexé, et spécialement décrits sur ce plan de la manière suivante :

1. L'enlèvement du mur et des bâtisses (abB) colorés en rouge.

2. La substitution d'une bâtisse à pouvoirs un peu plus grande (E E) et d'un mur plus long (a d), colorés en teinte jaune, à la place de la bâtisse (A A') et du mur (a c') colorés en blanc, déjà autorisés.

3. La construction d'un dégorgeoir plus large (G, G') en bas de la bâtisse à pouvoirs, c'est-à-dire assez large pour convenir à cette bâtisse, au lieu de l'ancien dégorgeoir (f f').

Ces modifications sont basées sur les conditions suivantes :

1. Cette permission ne doit pas être interprétée comme autorisant aucune invasion ou obstruction sur les droits de rivage d'aucune autre personne ou corporation ; et le gouvernement se réserve expressément le droit de révoquer la permission de se servir du dit dégorgeoir chaque fois que ses intérêts l'exigeront.

2. Les travaux de nettoyage et de creusage dans le dégorgeoir devront être conformes au plan expliqué dans la lettre de la dite compagnie, du 23 mars, dont une copie est ci-annexée.

3. Aussitôt que le nouveau dégorgeoir sera prêt à être mis en usage, la dite compagnie devra abandonner le dégorgeoir actuel en dedans de l'Ile No 3, et laisser aux Etats-Unis tous les droits de la compagnie, entre les dites Iles et le rivage.

4. Les nouveaux travaux ainsi permis seront sujets à la surveillance et à l'approbation de l'officier ingénieur de l'armée des Etats-Unis, en charge de la localité.

5. Après la révocation de cette licence, la dite compagnie " Edison Sault Electric " devra rembourser, sur demande, aucune somme qu'il aura fallu dépenser pour remettre à l'usage des Etats-Unis, en aussi bon ordre qu'en cette date, tous les biens-fonds ou propriétés qu'elle était autorisée, par la présente licence, à occuper et employer.

6. Les terrains actuellement occupés par les vieilles bâtisses et le vieux dégorgeoir, seront abandonnés aux Etats-Unis, aussitôt que les nouvellss bâtisses et le nouveau dégorgeoir seront raisonnablement achevés et prêts à servir.

Témoin de ma signature, ce dixième jour de mars 1901.

(Signé) WM CARY SANGER,
Secrétaire intérimaire de la Guerre.

Bureau du chef des Ingénieurs, Département de la Guerre, 13 mars 1904, No 38352/29

La lettre suivante est annexée à la présente lettre-patente, et forme partie des archives officielles du Département de la Guerre, à Washington :—

"THE SHOREHAM."

WASHINGTON, D. C., 23 mars 1901.

HONORABLE SECRÉTAIRE DE LA GUERRE, Washington, D. C.

MONSIEUR,—En outre du plan du dégorgeoir projeté, pour l'amélioration duquel nous faisons cette requête, et à laquelle la présente lettre est annexée comme partie intégrale.

Nous voudrions vous informer que c'est notre désir d'enlever les morceaux de bois en dérive, les cailloux mobiles, le roc et tels autres objets qui peuvent se rencontrer, jusqu'à une profondeur n'excédant pas 10 pieds au-dessous de la surface actuelle ; et cela au point où la propriété de notre compagnie, à l'est, intersecte avec celle du gouvernement et d'après les lignes indiquées sur le plan ci-mentionné.

A partir de cet endroit, comme point du commencement du creusage, nous désirons continuer les améliorations, en descendant le courant, d'après les lignes désignées par notre plan, en diminuant graduellement la profondeur des excavations, telle que requise par la pente du fond, jusqu'à ce qu'on arrive à un niveau où il ne sera plus nécessaire de creuser, la surface naturelle et le chenal amélioré ayant la même pente, c'est-à-dire à un point dans le chenal, qui ne sera pas plus bas que l'extrémité ouest de l'Ile No 5.

Ce n'est pas notre intention et nous ne demandons pas de faire un terrassement permanent de chaque côté de la tranchée que nous voulons creuser, à moins que le gouvernement l'exige.

On ne doit pas attendre de notre part que, par le projet des améliorations ci-proposées, nous voulions modifier le volume du cours d'eau qui passe sur la propriété du gouvernement, et que nous cherchons à utiliser. Nous espérons faire passer le même volume d'eau sur les mêmes surfaces que le cours naturel y apporte, en concentrant sa chûte à un point donné et l'utiliser pour des fins commerciales, au lieu de laisser l'eau se répandre et se perdre sur une longue distance.

Très respectueusement,

COMPAGNIE "EDISON SAULT ELECTRIC."

DÉPARTEMENT DE LA GUERRE,

WASHINGTON, 30 juillet 1903.

MESSIEURS,—Relativement à la correspondance précédente, concernant la suspension du permis accordé, jusqu'à présent à la compagnie " Edison Sault Electric, " pour construire son barrage en terrassement, sa bâtisse pour des pouvoirs, et ses autres travaux à une distance plus éloignée dans les rapides de la rivière Ste-Marie, au Sault Ste-Marie, Michigan, je dois vous informer que j'ai préparé, aujourd'hui, un acte modifiant la permission du 10 mars 1903, accordant le permis ci-dessus mentionné, aux conditions suivantes :

" Qu'aucune partie du barrage en terrassement, de la bâtisse aux pouvoirs, et des " autres travaux proposés, ne sera construite de façon à s'étendre dans la rivière plus " loin qu'à mi-distance entre le rivage et les Iles Nos 1 et 2, les plus proches.

" Que le lit actuel de roc formant le fond de la rivière, à la tête des rapides, et la " tête du dégorgeoir d'en haut ne pourront pas être enlevés, ni abaissés ni creusés en " aucune manière."

Très respectueusement,

(Signé) ELIHU ROOT,

Secrétaire de la Guerre.

MM. SHAW, WARREN, CADY & OAKES,

Procureurs de la compagnie " Ste Mary's Power, Détroit Mich.

BUREAU DU CHEF DES INGÉNIEURS,

23 Décembre 1903.

REMARQUES :—

Le paragraphe 7, de l'Avis du 30 juillet 1903, a été modifié comme suit : (Voir 17ème ind. dans 46303, et ind. de l'Assistant-Sécrétaire de la Guerre, 31 Octobre 1903, dans (46303), savoir :

" 7. Qu'aucune partie du barrage en terrassement, de la bâtisse aux pouvoirs, et " d'autres travaux ne sera construite en haut d'une ligne s'étendant du pied de l'Ile No. " 2, à angles droits avec le cours général du chenal entre la dite Ile et le rivage, de " façon à se rendre dans la rivière plus loin qu'à mi-distance entre la rive et les Iles " Nos 1 et 2 les plus proches ; et qu'autour du pied de l'Ile No 2, ces constructions " devront laisser à toutes les époques du niveau de la rivière, un cours d'eau libre, au " moins égal à toute la section transversale, et au volume d'eau qui passe actuellement " entre les Iles Nos 1 et 2, et les parties les plus proches du terrassement permis le 13 " août 1892."

Licence Révocable No 7. (8 mai 1905)

ATTENDU QUE, Par un acte daté du 10 mars 1903, tel que modifié plus tard par un acte, daté du 30 juillet 1903, le Secrétaire de la Guerre a accordé, à la compagnie " Edison Sault Electric ", la permission de construire un barrage en terrassement, une bâtisse à pouvoirs et des travaux accessoires, dans la rivière Ste-Marie, au Sault

Ste-Marie, Michigan, tels que spécialement décrits dans le dit acte du 10 mars 1903, et indiqués sur la carte annexée à cet acte ; telle permission, cependant, devant être sujette aux conditions stipulées dans le dit acte de 10 mars 1903, tel qu'il est modifié par le dit acte du 10 juillet 1903 ;

ET ATTENDU QUE, La dite compagnie "Edison Sault Electric" demande maintenant la permission de faire certains changements dans les travaux proposés, et certaines constructions additionnelles concernant ces travaux ; et attendu que le chef des ingénieurs, de l'Armée des Etats-Unis, a recommandé que cette permission soit accordée jusqu'à la limite ci-après stipulée.

C'EST POURQUOI, MAINTENANT, Ceci est pour certifier que le Secrétaire de la Guerre donne, par les présentes, à la dite compagnie " Edison Sault Electric ", la permission de construire un batardeau temporaire formé de sacs de sable, de la manière indiquée en rouge sur le plan photographié en teinte bleue, ci-annexé, et décrite comme s'étendant du point G jusqu'à l'Ile No 1, entre les Iles No 1 et 2, et de l'Ile No 2 jusqu'au point F.

Cependant, cette permission est donnée aux conditions suivantes :

1. Le dit batardeau temporaire, formé de sacs de sable, devra être enlevé par la dite compagnie pas plus tard qu'à la clôture de la navigation de l'année de calendrier 1905.

2. Les travaux ainsi permis et devant être exécutés seront sujets à la surveillance et l'approbation de l'officier ingénieur de l'Armée des Etats-Unis, en charge dans la localité.

Témoin de ma signature ce huitième jour de mai 1905.

(Signé) WM. H. TAFT,
Secrétaire de la Guerre,

Bureau du chef des ingénieurs, Département de la Guerre, 15 mai 1905, No 38452
54

Le gouvernement des Etats-Unis a intenté une poursuite devant la Cour de Circuit des Etats-Unis, pour le District ouest de Michigan, Division Nord, contre la compagnie " Chandler-Dunbar Water Power, " afin de réclamer la propriété de l'Ile No 1 et de l'Ile No 2, et demander que les lettres patentes accordées à cette compagnie, en 1883, fussent résilliées et annulées. La poursuite fut commencée, le 2 Septembre 1903, par les Etats-Unis, sous la direction du Procureur-Général. Toute la preuve par témoignage, papiers authentiques et documents a été faite, le cas fut plaidé au printemps dernier et le jugement fut rendu, le 20 Juillet dernier, par le juge P. Wanty, qui débouta l'action du gouvernement des Etats-Unis et maintint la compagnie " Chandler-Dunbar Water Power " dans ses titres de propriétaire des Iles No 1 et 2.

Le gouvernement des Etats-Unis, à titre de plaignant, réclame qu'il est le propriétaire des Iles No 1 et 2, situées dans les rapides des Détroits de Ste-Marie, au nord du canal et des écluses pour les vaisseaux qui lui appartiennent, vu que ces Iles, étant placées dans les eaux publiques, aucuns droits de rive ne peuvent y être attachés, et que la propriété et la possession continues et non inquiétées de ces Iles sont essentielles pour la mise en opération et l'agrandissement présent et futur des dits travaux pour les fins du commerce ; elles sont essentielles aussi pour permettre aux Etats-Unis de remplir leurs obligations internationales vis-à-vis de la Grande Bretagne, en maintenant comme eaux publiques les voies de communication sur les grands lacs.

La défenderesse nie le caractère public des eaux dans lesquelles les Iles sont situées, et affirme que la propriété des dites Iles est détachée au titre du propriétaire de la rive adjacente sur le côté Américain. La défenderesse nie aussi que les Etats-Unis aient besoin des dites Iles pour des fins publiques, et que la propriété et la possession de ces Iles soient essentielles au plaignant pour remplir les obligations internationales.

La défenderesse prétend être la propriétaire des dites Iles en vertu d'une patente émise, le 15 Décembre 1883, à son donateur, William Candler, et affirme que le dit titre s'attache aux dites Iles, en vertu des droits de rive qu'elle allègue.

Le plaignant réclame que les dites Iles, ainsi qu'une certaine partie de terre, sur la rive sud des détroits, sur laquelle un canal avec écluse sont construits et mis en opération, ont été réservées pour des fins publiques, depuis l'année 1882, et certainement depuis le 3 Avril et le 2 Septembre 1847.

La défenderesse, tout en admettant les réserves faites en 1847, prétend que les dites réserves ont été abandonnées :

(a) Par un ordre du Président, le 9 Décembre 1852.

(b) Par l'abandon d'un droit d'occupation par les Sauvages, en vertu d'un traité, proclamé le 24 Avril 1856 ;

(c) Par l'Acte du 26 Septembre 1850, et les opérations qui y sont incluses, ces opérations comprenant l'arpentage de la terre ferme, au Sault Ste-Marie, par Thomas Whepley, en 1854 et 1855.

Le plaignant allègue que le morceau de terre, cédé par lettres patentes à Chandler n'était pas inclus dans l'arpentage de Whepley, et ne fut jamais compris dans aucun autre arpentage des terres publiques ; et que, par conséquent, le morceau de terre ne devait pas, par location, faire partie du Certificat (Scrip) de Porterfield, qui est la base du titre de Chandler, en vertu des propres termes de l'Acte du Congrès autorisant l'usage de ce certificat.

La défenderesse allègue que le gouvernement des Etats-Unis n'est pas de bonne foi dans sa poursuite, mais que son but, au lieu d'être l'assertion des droits et des devoirs énoncés dans le plaidoyer du plaignant, est plutôt d'aider une corporation particulière, la compagnie " Michigan Lake Superior Power ", à détourner le cours d'eau qui passe le long de la terre comprise dans le titre allégué par la défenderesse.

Le plaignant insiste à prétendre que sa poursuite a été intentée de bonne foi, pour les vues et les fins énoncées dans le plaidoyer.

La défenderesse s'appuie aussi sur le Statut des Restrictions, du 3 mars 1891, qui prévoit que la poursuite par les Etats-Unis, pour abolir et annuler aucune patente émise auparavaut, ne couvre qu'une période de cinq années à compter de la dite date.

Le plaignant insiste à affirmer que la patente accordée à Chandler, en 1883, n'était pas passible d'être annulée, mais qu'elle était absolument nulle, parce que la terre incluse dans cette patente, faisant partie d'une Réserve, ne rentrait pas dans le domaine des lois des terres publiques des Etats-Unis, et qu'un titre nul n'est pas sujet aux intentions du dit Statut des Restrictions. Le plaignant prétend, en outre, que le dit Statut des Restrictions ne s'applique pas à ce cas, parce que le dit titre est nul aussi pour la raison que la terre comprise dans la dite patente n'a jamais été arpentée en subdivisions légales, ou pas du tout, et par conséquent, ne pouvait être sujette à une location en vertu du certificat de Porterfield,

La défenderesse allègue aussi que le plaignant est empêché par ses transactions avec la défenderesse et par sa négligence de nier le titre de la défenderesse à la terre inculte comprise dans la patente accordée au donateur de la défenderesse.

Comme il est ci-dessus mentionné, le juge Wanty a maintenu le plaidoyer de la compagnie " Chandler-Dunbar Water Power ", dans la Cour de Circuit des Etats-Unis, pour le district Ouest de Michigan, Division Nord. Le Procureur-Général a appelé de ce jugement à une plus haute Cour, et la question n'a pas encore été argumentée.

9. COMPAGNIE " CONSOLIDATED LAKE SUPERIOR ".

Le jeudi, le comité rembarqua à bord du steamer du gouvernement des Etats-Unis' le " Alfred Noble ", et alla du côté canadien pour visiter les machines et outillage de la compagnie " Consolidated Lake Superior ". Cette compagnie fut incorporée d'après les Statuts Refondns d'Ontario, ch. 164, comme compagnie " Sault Ste-Marie, Water, Gas

& Light ", le 30 juin 1888. Par le ch. 88, des Statuts d'Ontario, 1889, le nom de la compagnie fut changé en celui de " Ontario Water, Light & Power ". Par l'Article 4 de cet Acte, la compagnie obtint le pouvoir de construire des barrages en travers des chenaux de l'île, ou dans les rapides de la Rivière Ste-Marie, ou dans aucun embranchement du cours d'eau, du côté de la Province d'Ontario, et aussi le pouvoir de conduire les eaux de la dite rivière et de ses divers embranchements pour des fins hydrauliques. Elle obtint aussi le pouvoir de construire des passages, des canaux ou autres ouvrages pour se procurer l'eau nécessaire à ses travaux. Les stipulations de l'Article ne devaient prendre effet qu'avec le consentement de la Couronne ou des individus intéressés. La compagnie fut aussi autorisée de vendre, louer ou de disposer autrement de ces barrages, passages ou canaux. Par l'Acte d'Ontario de 1890, ch. 135, la corporation du Sault Ste-Marie fut autorisée de prendre des actions dans la compagnie " Ontario et Sault Ste-Marie Water, Light & Power ", et un contrat fut ratifié à cet effet ; ce contrat est annexé au ch. 135, ci-dessus décrit.

Par l'Acte d'Ontario de 1895, le nom de la compagnie fut changé en celui de compagnie " Lake Superior Power ", avec jouissance des pouvoirs et des privilèges accordés antérieurement. L'Ile Ste-Marie, contenant une surface de 170 acres, faisait partie des terres militaires, expressément appropriées à l'usage de la Couronne pour utilité de la Province du Canada, en vertu de l'Acte 19, Vic., ch. 45, Article 6 (1856). La portion nord, comprenant 10.10 acres de l'Ile Ste-Marie, qui faisait partie des terres de l'Ordonnance du Dominion, fut accordée, en échange de propriétés, à la compagnie " Lake Superior Power ", par des Lettres Patentes du Dominion, datées du 19 mars 1896. Ces Lettres Patentes comprenant le dit lopin de terre et la terre couverte par l'eau, formant partie de l'Ile Ste-Marie, et des eaux adjacentes, et réservaient l'nsage libre de toutes les eaux navigables qui pourraient se trouver ultérieurement passer sur ou à travers aucune partie de la terre. Ces Lettres Patentes se lisent comme suit :—

" Concession spéciale, par Sa Majesté la Reine à la compagnie " Lake Superior " Power, " d'un morceau ou lopin de terre, et de la terre couverte par l'eau, formant " une partie de l'Ile Ste-Marie, et des eaux adjacentes, et se trouvant situées dans la " ville du Sault Ste-Marie, dans le district d'Algoma, Ontario, en date du 18 mars " 1896, et classée dans les archives, le 19 mars 1896.

" J. POPE,
" *Député Régistraire-Général du Canada ad interim.*

" JOHN J. McGEE,
" *Député Gouverneur.*

" CANADA. "

" Victoria, par la Grâce de Dieu, Reine du
" Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et
" de l'Irlande, Défenseur de la Foi, etc.,
" etc., etc.

" Tous ceux à qui les présentes parviendront, Salut :

" ATTENDU que les terres ci-après décrites ont été requises pour certains ouvrages " publics du Canada, et que ces mêmes terres ne sont plus requises pour les mêmes " Travaux ;

" ET ATTENDU, que conformément aux Statuts et par l'autorisation de notre " Gouverneur en Conseil, nous avons accordé les dites terres à la compaguie " Lake " Superior Power, " ci-après appelée ' la dite compagnie ', en échange de certaines " autres terres, situées dans la ville du Sault Ste-Marie, dans la province d'Ontario, et " que les dites terres, qui viennent d'être mentionnées, nous ont été dûment remises par " ' la dite compagnie ' ;

" SACHEZ MAINTENANT. que, en considération de ces propriétés, nous accor- " dons, donnons et assurons à ' la dite compagnie ', à tous et à un seul, ce morceau ou " lopin de terre, et la terre couverte d'eau, faisant partie d'une portion de l'Ile Ste- " Marie, et les eaux adjacentes, situées dans la ville du Sault Ste-Marie, dans le district

" d'Algoma, et province d'Ontario, et qui peuvent être plus particulièrement connues et " décrites comme cette partie de l'Ile Ste-Marie et des eaux adjacentes, propriété du " Gouvernement du Canada, qui sont situées au nord d'une ligne droite ci-après décrite, " et bornées à l'ouest par l'extrémité sud de la limite est de West Street, et à l'est par " le terrain du moulin de Laird & Henderson (un morceau de 12 acres. accordé par des " Lettres Patentes, en date du 7 juin 1877, à John Laird et Jonathan Henderson) ; " que la ligne droite, ci-dessus mentionnée est tirée d'un point à l'extrémité sud de la " limite est de West Street, sur une distance de mil cent quarante-neuf pieds et quatre " dixièmes (1,149.4-10), mesure prise le long de cette extrémité, à partir de la limite " sud de Portage Street, jusqu'à un point au sud de la limite ouest de Andrew Street, " sur une distance de neuf cent trente-six pieds et quatre dixièmes (936.4-10) mesure " prise le long de la dite extrémité à partir de la dite limite sud de Portage Street ; " que le lopin ci-dessus décrit contient, par mesurage de dimension, dix acres et dix " centièmes (10.10), plus ou moins, et est indiqué par une teinte rose sur le plan " annexé ; tout en acceptant et réservant pour nous, nos successeurs et représentants " les usages, le passage et la jouissance gratuite dans et sur toutes les eaux navigables " qui se trouvent ou pourront se trouver ultérieurement, à passer sur aucune partie du " dit morceau ou lopin de terre accordé par les présentes, tel que ci-haut mentionné.

" QUE " LA DITE COMPAGNIE, ses successeurs et représentants auront et " garderont pour toujours le dit morceau ou lopin de terre.

" DONNÉ sous le Grand Sceau du Canada ;

" TÉMOINS ; John Joseph McGee, Député de Notre Très Fidèle et Bien Aimé " Cousin et Conseiller le Très Honorable Sir John Campbell Hamilton Gordon, comte " d'Aberdeen, Vicomte Formartine, Baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie, dans la " pairie d'Ecosse, Vicomte Gordon d'Aberdeen, comté d'Aberdeen, dans la pairie du " Royaume-Uni, Baronet de la Nouvelle-Ecosse, Chevalier Grand Croix de notre Très-" Distingué Ordre de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur-Général du " Canada.

" (E. L. Newcombe, Député Ministre de la Justice, Canada.)

" A notre Hôtel du Gouvernement, en notre cité d'Ottawa, ce dix-huitième jour de " mars, en l'année de Notre-Seigneur, mil-huit-cent-quatre-vingt-seize, et dans la " cinquante-neuvième année de notre Règne.

" JOHN HAGGART,

" *Ministre des Chemins de Fer et Canaux.*

" PAR ORDRE :

" JOSEPH POPE,

" *Sous Secrétaire d'Etat ad interim.*"

La compagnie " Lake Superior Power " est actuellement propriétaire du terrain du moulin de Laird & Henderson, qui comprend une certaine surface d'eau et des îles comprises dans cette eau, au nord de l'Ile Ste-Marie. Ce terrain du moulin a été accordé par des Lettres Patentes émises, le 7 juin 1877, à John Laird et Jonathan Henderson, par la Province d'Ontario. Les dites Lettres Patentes se lisent comme suit :

" D. A. MACDONALD,

" PROVINCE D'ONTARIO, "

" VICTORIA, par la Grâce de Dieu, Reine du " Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de " l'Irlande, Défenseur de la Foi, etc., etc., etc.

" Tous ceux à qui les présentes parviendront, Salut :

" ATTENDU QUE, John Laird, de la ville du Sault Ste-Marie, dans le district " d'Algoma, meunier, et Jonathan Henderson, de la même place, marchand, ont passé " un contrat et un marché pour l'achat absolu des terres et dépendances ci-après men-" tionnées et décrites, pour le prix ou la somme de douze dollars en argent légal du " Canada, desquelles terres nous sommes en possession par droit de notre Couronne,

" SACHEZ MAINTENANT, Qu'en considération de la dite somme de douze " dollars, bien et dûment payés pour notre usage, à ou par devant le sceau de nos Lettres " Patentes, nous avons accordé, vendu, aliéné, converti et assuré, et par les présentes " accordons, vendons, convertissons et assurons pour toujours aux dits John Laird et " Jonathan Henderson, leurs héritiers et représentants ;

" Tout ce morceau ou lopin de terre et la terre couverte par l'eau, situées, placées " et existant dans la ville du Sault Ste-Marie, dans le district d'Algoma, dans la Province " d'Ontario, contenant, par mesurage de dimension, douze acres, plus ou moins, lequel " dit morceau ou lopin de terre peut être connu autrement comme suit, c'est-à-dire : " composé d'un terrain de moulin, en la ville du Sault Ste-Marie, en avant du canton " de Awenge, tel qu'indiqué par une teinte verte sur un plan, de l'Arpenteur des Terres " Provinciales, Isaac Traynor, daté du 5 mai 1877, et classé dans les archives du " Département des Terres de la Couronne, dont copie d'une partie de ce plan est annexée " ces Lettres Patentes, comprenant aussi le droit de passage, d'une chaîne de large à " partir du site du dit moulin jusqu'au chemin Korah, tel qu'indiqué en teinte rouge " sur le dit plan.

" QUE LES DITS JOHN LAIRD ET JONATHAN HENDERSON auront et " garderont pour toujours le dit morceau ou lopin de terre qui leur est accordé, donné et " assuré par les présentes, ainsi qu'à leurs héritiers et représentants, exceptant, et reser- " vant pour nous, nos héritiers et successeurs, les usages, passage et jouissance gratuites " sur et dans tous les eaux navigables qui se trouverent ou pourront se trouver à passer " à travers ou sur aucune partie du dit morceau ou lopin de terre accordé par les présentes, " tel que précité.

" DONNÉ sous le Grand Sceau de notre Province d'Ontario.

" TÉMOINS, L'Honorable Donald Alexander MacDonald, Lieutenant-Gouverneur " de notre Province d'Ontario.

" A TORONTO, ce septième jour de juin, en l'année de Notre-Seigneur, mil-huit-cent-soixante-dix-sept, et dans la quarantième année de notre Règne.

" PAR ORDRE du Lieutenant-Gouverneur en Conseil.

" ARTHUR S. HARDY, C. L. S.,
Secrétaire.

" THOMAS H. JOHNSTON,
" *Assistant Commissaire des Terres de la Couronne.*

" Réf. 41, 125 ; Toronto, 37, 551 ; F. D. W. F."

La compagnie " Lake Superior Power ", à aussi fait l'acquisition, de H. C. Hamilton et sa femme, d'une pièce de terre adjacente au site du moulin Laird et Henderson, par un acte de vente, passé le 30 juin 1890, et dûment enregistré au bureau d'Enregistrement du district d'Algoma, dans la ville du Sault Ste-Marie, Ontario.

On peut dire que l'activité et le développement industriels, au " Soo ", ont pris leur essor au mois d'octobre 1894, lorsqu'un contrat fut passé entre Francis H. Clergue, de la cité de New-York, et Edward V. Douglass, de Philadelphie, pour l'achat de la compagnie " Ontario & Sault Ste-Marie Water, Light and Power ". Cette compagnie fut originairement organisée pour le développement de pouvoirs d'eau, provenant des chûtes de la rivière Ste-Marie, du côté Canadien ; mais après avoir fait un certain montant d'ouvrage, y compris la construction partielle d'un canal à pouvoirs, la compagnie éprouva des embarras financiers et se trouva incapable de continuer l'achèvement des travaux de façon à pouvoir en retirer un revenu. La ville du Sault Ste-Marie, était pratiquement la propriétaire de la compagnie, une partie seulement des actions étant en possession de particuliers. La compagnie, en outre de ses privilèges pour des pouvoirs d'eau, possédait aussi les franchises de la ville du Sault Ste-Marie, pour l'éclairage électrique, l'aqueduc et le pouvoir moteur des tramways. Les transactions de MM. Clergue et Douglass sont devenues un fait de publicité, et peuvent être trouvées dans le chapitre 119 des Statuts

d'Ontario, pour l'année 1895. En vertu de cet acte, qui fut passé, le 16 avril 1895, M. Clergue et ses associés prirent possession complète de toutes les propriétés et franchises de la compagnie "Ontario & Sault Ste-Marie Water, Light and Power". En même temps, le nom de la compagnie fut changé en celui de compagnie de "Lake Superior Power".

La compagnie "Tagona Water & Light" avait déjà été organisée, en Octobre 1894, par MM. Clergue et Douglass, et incorporée en vertu du même Acte, ci-dessus mentionné. Cette compagnie eût les privilèges de l'aqueduc et de l'éclairage dans la ville du Sault Ste-Marie, et installa un système d'aqueduc et d'éclairage, qu'elle contrôle encore actuellement.

La nouvelle Compagnie, savoir : La Compagnie "Lake Superior Power," qui se composait de M. Clergue et ses associés, commença immédiatement le développement des pouvoirs d'eau sur le côté canadien des chûtes de Ste-Marie. Elle utilisa, autant que possible, le vieux canal, mais augmenta ses dimensions afin de donner un pouvoir beaucoup plus considérable ; elle construisit une bâtisse à pouvoirs générateurs convenable pour donner l'énergie électrique requise ; c'est au moyen de ce pouvoir que la compagnie "Tagona Water & Light" fut pourvue d'une station d'aqueduc et d'éclairage.

La compagnie "Sault Ste-Marie Pulp & Power" put aussi trouver dans le même groupe de bâtisses une place pour installer ses usines. Ces bâtisses sont construites en pierre solide, et d'un type moderne ; la pierre à chaux du Lac Supérieur fut employée dans ces travaux, cette pierre était tirée des carrières appartenant personnellement à la compagnie. Cette compagnie fut incorporée en 1895, et alliée aux deux autres compagnies ci-dessus mentionnées, les promoteurs étant les mêmes individus. En premier lieu, il avait été décidé de moudre le bois de pulpe par le procédé à l'eau, mais après avoir manufacturé la pulpe mouillée pendant un certain temps, le moulin fut changé et installé pour la production de pulpe sèche, et ce système a été continué depuis. La manufacture de pulpe de bois fut le commencement de l'ère industrielle de la ville du Sault Ste-Marie, et donna un élan au commerce.

Les promoteurs de la compagnie ci-dessus mentionnée, réalisant les immenses ressources naturelles de ce district, se dépêchèrent d'établir et d'incorporer différentes nouvelles compagnies d'industrie et de transport, dont voici un court résumé. La dépense d'énormes sommes d'argent en main-d'œuvre et matériaux fut naturellement d'un immense profit pour la ville et tout le district.

La compagnie "Lake Superior Power", ne se borna pas à développer les pouvoirs d'eau seulement, mais elle commença de bonne heure l'exploitation des districts environnants, à la recherche des minéraux, et eut un tel succès dans les découvertes du fer et et du nickel, qu'elle décida d'installer un outillage pour la manipulation de ces métaux. Des hauts-fourneaux pour fondre le minerai de fer, et un moulin pour les rails d'acier furent construits, en même temps que des manufactures conduites par des ouvriers compétents ; et dans le but d'utiliser les bois durs tirés du district voisin au "Soo", un outillage et des fours furent construits pour la production du charbon de bois. Le charbon de bois provenant de ces fours fut employé à alimenter un des hauts-fourneaux. On construisit une usine pour réduire et traiter le minerai de nickel, l'un des avantages de ce procédé étant de faire servir le gaz sulfureux à manufacturer la pulpe au sulphite. Cette compagnie, exploita, en même temps avec succès, la mine de fer "Helen" et la mine de nickel "Gertrude".

Les hauts-fourneaux, les outillages pour la production de l'acier et du charbon de bois furent originairement construits par la compagnie "Lake Superior Power", mais en 1901 ils passèrent à la compagnie "Algoma Steel".

La compagnie "Lake Superior Power" était devenue aussi propriétaire, par achat, d'une grande étendue de biens-immeubles dans et aux environs du Sault Ste-Marie, et particulièrement sur le devant de la rivière, où elle avait construit des quais, et où elle gardait des terrains pour sa propre expansion et celle des autres compagnies alliées.

La compagnie "Sault Ste-Marie Pulp & Paper" construisit, en outre de son mou-

lin à moudre le bois de pulpe, un grand et beau moulin pour la pulpe au sulphite, et commença aussi à manufacturer du papier à construction et du papier goudronné.

En considération de toutes ces constructions, usines et moulins en opération, il devint bientôt nécessaire de construire un atelier suffisamment grand pour suffire à faire les réparations et à faire les nouveaux travaux. On commença à ériger un atelier comparativement sur une petite échelle, mais les besoins augmentèrent si rapidemeut que l'on trouva essentiel d'agrandir l'atelier, Cet agrandissement se fit de temps en temps, jusqu'à ce que finalement la compagnie " Algoma Iron Works " fut établie ; alors un atelier moderne splendide fut construit, avec des galeries pour les petits ouvrages, des machines modernes pour faire les réparations de tous les différends départements et des diverses compagnies qni y étaient installées. Une boutique de forgeron et de ferblantier fut ajoutée, ainsi qu'une fonderie munie des procédés les plus récents pour fondre le fer, le laiton et le cuivre. Toutes ces usines sont actuellement en opération. Cette compagnie fait non seulement des travaux de réparations pour les diverses compagnies, mais prend beaucoup de commandes pour des ouvrages d'en dehors, y compris les réparations aux vaisseaux, dont elle fait une spécialité.

Des chemins de fer étaient naturellement nécessaires pour transporter le minerai des mines et le bois des forêts, aussi bien que des voies d'évitement aux différentes usines, et la compagnie " Algoma Central Railroad " fut incorporée, le 11 août 1901, pour atteindre ce but. En sus d'un chemin de fer de 120 milles, cette compagnie possède et emploie une flotte de vaisseaux pour le trafic en dehors du Sault de Ste-Marie ; cette flotte comprend quatre bateaux pour les passagers et six bateaux pour le fret. Le 7 juillet 1901, la compagnie du chemin de fer " Manitoulin & North Shore " fut incorporée pour prendre part à ce trafic. Ces deux compagnies de chemins de fer reçurent des octrois de terres de la part du gouvernement d'Ontario, à des conditions que l'on peut connaître en consultant les Statuts.

La construction de ces lignes de transport fut faite par la compagnie " Algoma Central ", formée dans ce but, et aussi pour transporter les minéraux et le bois ; parmi les espèces de bois apportées par ces lignes de chemin de fer, on doit inclure le bois de pulpe pour le moulin de la compagnié de pulpe, ainsi que les billots sciés et les billots pour le bois de placage, à son moulin à scie et à sa manufacture d'ébénisterie, situés au " Soo " ; le moulin à scie a un rendement de 100,000 pieds de bois par jour, et la manufacture d'ébénisterie est la plus considérable du Canada. Cette compagnie manufacture aussi des chars au " Soo ", elle construit huit wagons-plate-forme et quatre wagons de fret par jour. Elle s'occupe de plus d'exploitations de minéraux, sur une grande échelle, y compris le fer, le nickel et l'or. La compagnie est propriétaire actuellement de la mine " Josephine ", qui fournit le fer bessemer, de la mine " Grace Gold " et de la mine " Elsie Nickel ".

Le droit de mettre en opération des lignes de tramways a aussi été accordé aux compagnies, en vertu d'une franchise originelle et la compagnie " International Transit " fut formée dans le but de construire des lignes de tramways électriques dans les rues de la ville du Sault Ste-Marie, Ontario, et une ligne de bateaux traversiers entre les deux " Soos ", sur la rivière Ste-Marie. Un chemin de fer électrique très-moderne fut construit, et il est actuellement en opération. L'équipement de la compagnie comprend aussi deux bateaux traversiers, l'" Algoma " et le " Fortune ". Ces deux bateaux sont d'un style moderne, et assez grands pour suffire facilement au trafic.

Durant l'année 1901, les différentes compagnies furent réunies en une seule compagnie, incorporée sous le nom de compagnie " Consolidated Lake Superior ". Les compagnies individuelles se constituèrent les auxiliaires de cette compagnie de façon à ce que la " Consolidated " fut une compagnie fondamentale et propriétaire des actions des autres compagnies, mais, cependant, les diverses compagnies conservant de toute manière leur existence d'incorporation. Les compagnies auxiliaires furent organisées en 1904 sous le titre de " Lake Superior Corporation ", qui est maintenant la compagnie fondamentale.

Avant l'arrivée de ces compagnies, la population de la ville du Sault Ste Marie

était de 2,000 âmes. Il n'y avait pas de manufactures d'aucune sorte, et il s'y faisait peu d'affaires, sauf un certain montant de commerce. La construction des grandes usines par les compagnies alliées donna un grand essor à la ville. La population augmenta continuellement, et actuellement on estime qu'elle a atteint le chiffre de 15,000 âmes. Les ouvrages et les propriétés des compagnies alliées couvrent une superficie de 1600 acres, et on y emploie 4,000 ouvriers. La ville est dans un état prospère et deviendra un des plus grands centres manufacturiers du pays.

Voici la liste suivante des différentes compagnies avec leurs divers outillages, usines, etc., mis en opération par chacune d'elles, en même temps que le nombre d'hommes qui sont employés :—

Compagnie " *Tagona Water and Light* "—

Elle a un système d'eclairage électrique et d'aqueduc pour la ville ; emploie vingt hommes ; quatre-vingt milles de fils électriques ; vingt milles de tuyaux principaux pour l'aquedue.

Compagnie " *Lake Superior Power* "—

Est propriétaire du " Canadian Power Plant " ; des usines pour réduire le nickel ; de la mine de nickel " Gertrude " et du haut fourneau ; d'une briqueterie ; d'un grand nombre d'acres de biens-immeubles ; de la mine de fer " Helen ', ; emploie deux cent vingt-cinq hommes.

Compagnie " *Sault Ste Marie Pulp and Paper* "—

Possède un moulin à moudre le bois, d'une capacité de 110 tonnes par jour ; moulin de pulpe au sulphite — d'une capacité de 30 tonnes par jour ; moulin à papier à construction et à papier goudronné, d'une capacité de 20 tonnes par jour ; donne de l'emploi à cent soixante-dix hommes.

" *Algoma Iron Works* "—

Possède un immense atelier pour machines, d'un style moderne, une forge, une boutique de ferblanterie, une boutique de patrons, une fonderie peur fondre le laiton, le cuivre et le fer ; emploie cent cinquante hommes.

Compagnie " *Algoma Steel* "—

Possède deux hauts-fourneaux, d'une capacité combinée de 450 tonnes par jour ; une aciérie, d'une capacité de 600 tonnes de rails d'acier, par jour ; une usine d'outillage pour faire du charbon de bois, d'une capacité de 8,000 minots de charbon de bois, 1,600 gallons d'alcool méthylique, 24,000 livres d'aclétate de chaux gris, par jour ; emploie treize cents hommes.

Compagnie " *Algoma Central and Hudson Bay Railway* "—

Est propriétaire d'une ligne régulière de chemins de fer en opération, avec un équipement complètement moderne ; d'une ligne de steamers, comprenant quatre bateaux pour passagers et six bateaux pour le fret, occupant quatre quais ; emploie trois cent-cinquante hommes.

Compagnie " *Manitoubin and North Shore Railway* "—

Possède une ligne régulière de chemins de fer de treize milles, en opération, pourvue d'un équipement moderne le plus complet, cette ligne fait le trajet entre Sudbury et la mine " Gertrude ", emploie trente hommes.

Compagnie " *International Transit* "—

Possède une ligne de tramways électrique dans la ville du Sault Ste-Marie, Ontario, donnant un service de huit minutes ; aussi une ligne de bateaux traversiers entre les deux " Soos ", deux bateaux y sont employés ; emploie cinquante hommes.

" Compagnie *Algoma Commercial* "—

Garde en opération un moulin à scie, d'une capacité de 100,000 pieds de bois par jour ; le plus grand moulin d'abénisterie du Canada ; un atelier pour construire des wagons de chemin de fer, d'une capacité de huit wagons plate-forme ou quatre wagons

de fret par jour ; possède d'immenses chantiers de bois ; des terrains miniers dans les districts aux environs du "Soo" ; emploie dix-huit cents hommes.

Le canal fournissant le pouvoir à la compagnie est situé sur certains cours d'eau, entre les îles existant originairement dans les rapides, et la prise d'eau est en bas de la crète des rapides, dans une baie naturelle de la rivière. Le canal, à partir des portes de la tête jusqu'à la bâtisse aux pouvoirs, est de 2,200 pieds de longueur et le dégorgeoir a 1000 pieds de longueur de la bâtisse aux pouvoirs jusqu'au chenal dragué, vis-à-vis des quais sud et nord de la compagnie "Lake Superior Power". Le canal a la forme d'un trapèze dans sa coupe, avec un fond en terre et en pierre et des bords en terre, les côtés du canal sont pavés en pierres perdues. Il a environ 220 pieds de largeur au niveau de l'eau et 12½ pieds de profondeur aux portes de la tête, changeant graduellement à la largeur de 85 pieds et à une profondeur de 15½ pieds à la bâtisse aux pouvoirs. Les portes de la tête, construites en bois, sont situées environ à 70 pieds à l'ouest du chemin de fer du Pacifique Canadien qui le traverse. Le pouvoir est fourni par des turbines verticales de 42-51 pouces, et à la tête moyenne il y a un développement d'énergie égal à environ 15,000 chevaux-vapeur près des arbres de couche. Pour développer un pouvoir plus considérable, il faudrait agrandir le canal actuel ou en construire un nouveau. Le montant de pouvoir que l'on peut obtenir depend du partage du cours d'eau utilisé sur le territoire des Etats-Unis et sur le Canada. Le cours total de l'eau, lorsque toutes les roues hydrauliques sont en pleine opération, est d'environ 8,800 pieds cubes par seconde, mais le cours moyen est d'environ 7,000 pieds cubes par seconde.

Les travaux compensateurs érigés par la compagnie "Lake Superior Power", à la demande du Département de la Guerre, des Etats-Unis, pour les eaux détournées vers le canal de la compagnie "Michigan Lake Superior Power", sont situées à environ 150 pieds ouest de la ligne centrale du Pont International, vis-à-vis des travées Nos 9 et 10, qui sont les plus rapprochées de la rive canadienne. Ces travaux consistent, tels qu'ils sont actuellement construits, en un barrage rempli de terre et de roc, vis-à-vis de la travée No 10, et d'une série de quatre portes d'écluse en pierre et en acier, vis-à-vis de la travée No 9. Ces portes laissent chacune entre les piliers en pierre et béton, une voie d'eau de 52 pieds 2½ pouces nets, et la hauteur du radier des portes est à 591, ou environ 10½ pieds au-dessous du niveau moyen de l'eau. Les portes sont contrebalancées au moyen des chaînes et poulies convenables. Le prix de ces travaux jusqu'à présent est d'environ $267,000.00. Le résultat obtenu par les travaux compensateurs avec les portes fermées, est la réduction du cours d'eau à travers les rapides ; d'environ 10,000 pieds cubes par seconde, au niveau d'eau moyen de 601.5 pieds, au-dessus de la marée moyenne à New-York. Comme les portes n'ont pas été ouvertes depuis la construction, aucune date ne peut être donnée, concernant l'effet sur le cours d'eau, dans de telles conditions.

La compagnie "Lake Superior Power" prétend avoir construit ces travaux compensateurs par l'autorisation obtenue par des Actes de la Législature de la province d'Ontario, et plus particulièrement en vertu de l'Article 4, du ch. 88, 52 Vict., page 311 des Statuts d'Ontario, qui se lit comme suit :

"Après avoir fait l'acquisition de la terre ou propriété nécessaire pour faire les "travaux ci-après mentionnés, la compagnie aura le droit d'ériger des engins et employer "des pouvoirs hydrauliques, et dans ce but d'ériger, construire et maintenir un ou des "barrages en travers des chenaux intérieurs ou rapides de la rivière Ste-Marie, ou dans "aucune de ses branches, dans les limites de la province d'Ontario, et aussi de conduire "l'eau de la dite rivière et de ses diverses branches, ainsi que des cours d'eau qui y "entrent, par des canaux ou passages qui seront faits par la compagnie ou aucune place "sur les dits rapides, le long des rives, pour des fins hydrauliques ; elle pourra aussi "construire tous les piliers, écluses, quais et autres travaux sur les canaux, étendre ses "ouvrages et prendre possession du lit et de la grève de la dite rivière Ste-Marie, à "l'entrée des canaux ou passages, pour y creuser leurs fondations dans toute leur "longueur et en aucun autre point, qu'elle trouvera expédient, pour y creuser une ou "des décharges pour les eaux des canaux ou passages, ou dégorgeoirs des pouvoirs "d'eau pris dans les dits canaux et passages ; la compagnie pourra, pour des buts

" d'arpentage, avoir accès sur toutes les terres sur la ligne des rapides, et de temps en " temps acheter, acquérir, garder, pour en avoir la jouissance, toutes les terres néces- " saires pour les projets ci-dessus mentionnés, ainsi qu'elle pourra creuser tels fossés, " qu'elle jugera nécessaires, le long des bords des dites rivières et cours d'eau, soit pour " un chemin, ou creuser des deux côtés des branches de la rivière, des canaux ou " passages, la compagnie pourra faire des ponts, des coupes, des traverses soit à travers, " dessus ou en dessous des chemins publics ou privés, ou d'aucun aqueduc ou d'aucun " canal ; elle pourra ériger tous les barrages, piliers, quais, dégorgeoirs, passages, canaux " ou tous autres travaux nécessaires pour se procurer l'eau nécessaire sur les travaux ; " elle pourra construire et maintenir tels bâtisses, moulins, machines, tramways ou " chemins de fer et voies d'évitement, quais et piliers, barrages, canaux, dégorgeoirs et " autres conduits d'eau, enfin tous autres travaux qu'elle croira requis ou avantageux " pour la bonne conduite des affaires de la compagnie ; pourvu qu'elle se rende respon- " sable de tous les dommages que pourraient causer la mise en opération et le maintien " de ses ouvrages ; pourvu que rien de ce qui est ici spécifié ne confère le droit d'expro- " prier aucune terre ou les intérêts qui en dépendent, ou aucun cours d'eau ou autres " privilèges accordés par cet article, de façon à affecter les droits ou intérêts de la " Couronne ou d'aucuns individus ; et la compagnie ne pourra prendre avantage des " stipulations de cet article, seulement que lorsqu'elle aura obtenu le consentement de " la Couroune ou de ces individus. "

Ayant été avertie par son solliciteur d'alors et ensuite par les officiers en loi du gouvernement d'Ontario, que le titre et la juridiction sur les terres, situées sous l'eau sur le côté canadien de la rivière, ainsi que tous les droits des rives qui en dépendent, y compris ceux des pouvoirs d'eau et des développements hydrauliques, appartenaient à la Couronne, telle que représentée par la Province d'Ontario respectivement, et dans la législature de la province d'Ontario et comme les travaux furent construits à un point, où l'on croyait qu'ils ne pourraient intervenir avec la navigation, suivant l'opinion de son aviseur, déclare qu'aucune permission ou consentement du gouvernement du Dominion n'était nécessaire.

Les solliciteurs de la compagnie déclarent en outre que quelque temps après que ces travaux furent construits, et durant une visite au Sault Ste-Marie, par l'Honorable M. Tarte, alors ministre des Travaux Publics, et par M. Coste, ancien ingénieur en chef du ministère des Travaux Publics, et alors employé par le dit ministère, comme ingénieur surveillant des ouvrages en construction, à Port Colborne, Ontario, les travaux compensateurs en question furent examinés, et M. Coste, suggéra à M. F. H. Clergue, alors président de la compagnie, de demander au gouvernement du Dominion l'approbation de ces travaux. Les directeurs actuels de la compagnie " Consolidated Lake Superior Power ", comprennent maintenant que M. Clergue, bien que persuadé que la manière alors d'agir de la compagnie n'avait eu rien d'irrégulier ni d'inconvenant, eût l'intention de faire la demande suggérée par M. Coste, et que, comprenant que le ministre des Travaux Publics et M. Coste étaient satisfaits de ces travaux, il était seulement nécessaire de soumettre une demande formelle, d'après les Statuts, pour obtenir l'approbation du gouvernement, demande sujette, sans doute, à tels règlements raisonnables, concernant la mise en opération des travaux compensateurs, que le ministre des Travaux Publics pourrait juger convenables d'imposer. A cause de la démission de M. Clergue, comme gérant de la compagnie, et de difficultés financières qui embarrassèrent ensuite la compagnie, la demande en question fut oubliée, et elle ne vint à la connaissance des directeurs de la compagnie " Consolidated Lake Superior Power " actuelle, seulement lorsque le sous-comité, dans sa visite des travaux compensateurs, au " Soo ", demanda de quelle autorité ces ouvrages avaient été construits, La compagnie, par son solliciteur, a fait parvenir les plans formels et la description du site au ministère des Travaux Publics et au bureau d'Enrégistrement des Contrats, au Sault Sainte-Marie.

Le soliciteur de la compagnie déclare que ceci est fait en vertu du ch. 92 des Statuts Refondus du Canada. La compagnie, tout en n'admettant pas que sa manière d'agir ait eu quelque chose d'irrégulier, est parfaitement prête à accepter l'approbation

du gouvernement du Dominion, concernant les règlements raisonnables qui peuvent être imposés dans la mise en opération des travaux compensateurs.

Les ingénieurs de la compagnie font rapport que le cours d'eau moyen de la rivière Ste-Marie, y compris celui des rapides, des canaux pour les pouvoirs et des canaux pour les vaisseaux, a été d'environ 73,600 pieds cubes par seconde, durant les 24 dernières années. Ils déclarent de plus que, d'après les données qu'ils possèdent, le montant des pouvoirs que l'on peut obtenir par les rapides, commercialement parlant, n'est pas représenté par le cours moyen enregistré durant les 24 dernières années, mais est réellement celui que l'on peut obtenir du cours moyen de l'eau des rapides, à l'époque de l'eau basse. Avec un système très complet de travaux compensateurs dans les rapides, et avec une mise en opération de ces travaux dans les meilleures conditions, le cours d'eau peut probablement être régularisé de façon à obtenir une décharge moyenne annuelle, aux époques des eaux basses, d'environ 60,000 pieds cubes par seconde.

10. LE CANAL DES VAISSEAUX, DU CÔTÉ CANADIEN

Le Sous-Comité après avoir visité, d'une manière complète, les ouvrages, les usines et les différents travaux de la compagnie "Consolidated Lake Superior Power", au Sault Ste-Marie, Ont., remonta à bord du steamer "Alfred Noble", des Etats-Unis, et alla faire une visite aux écluses du côté canadien et du côté américain. M. J. C. Boyd, le surintendant du canal canadien, accompagna les membres du sous-comité.

La longueur du canal canadien, entre les extrémités des jetées d'entrée, était de 6,767 pieds, à la fin de la saison de 1904. Durant la saison de navigation de 1905, on devait y ajouter un autre 800 pieds, ce qui donnera une longueur totale de 7,567 pieds au canal canadien, entre les extrémités des jetées d'entrée, après qu'il sera complété. Il n'y a seulement qu'une écluse de 900 x 60 pieds, et elle est construite en maçonnerie solide. La profondeur de l'eau sur lcs radiers est de 20.3 pieds, au niveau de l'eau très-basse ; mais la profondeur moyenne sur les seuillets du busc est de 22 pieds. La hauteur totale ou la profondeur d'eau sur toute la longueur de l'écluse est de 18 pieds. La largeur du canal est de 141.08, daas le fond, et de 150 pieds à la surface de l'eau. Ce canal a été construit à travers l'Ile Ste-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Ste-Marie. Les abords du canal sont formés de chenaux dragués dans les hauts-fonds composés de cailloux. La superstructure des jetées d'entrée est en béton. Les portes et les soupapes des puits sont mises en opération par l'électricité.

Le 13 octobre 1904, les mats de signaux durant le jour, et auxquels des lumières rouges étaient fixées pour marquer, durant la nuit, le milieu du chenal conduisant à l'extrémité inférieure du canal canadien, furent remplacés par des tours carrées, formées d'une carcasse percée à jour, en tôle galvanisée non peinturée, avec des côtés en talus ; ces tours sont surmontées de lanternes carrées en bois, qui contiennent des lumières rouges. Chaque lumière consiste en un groupe de trois lampes électriques incandescentes ; ces lumières indiquent de fortes poutres placées en ligne et surmontées d'un petit arc de chaque côté. Sur le côté de chaque tour, en face du chenal, est fixée une balise construite en lattes, en forme de diamant, pour servir de signaux durant le jour.

La tour d'avant a 62 pieds de hauteur, et est située sur le bord de la baie, au nord de l'entrée du canal ; sa lumière est à 63 pieds au-dessus du niveau de l'eau, en bas du canal, et visible à une distance de 2, 3 milles. La tour d'arrière, de 72 pieds de hauteur, est à 1,150 pieds au nord de la tour d'avant ; sa lumière est à 78 pieds au-dessus du niveau de la rivière, et visible à une distance de 2, 3 milles.

Pour rentrer dans le canal du côté d'en bas, on amène les deux lumières en alignement vis-à-vis de la bâtisse aux pouvoirs, et on les garde ainsi jusqu'à ce qu'on ait atteint l'axe du canal.

Un pont de chemin de fer traverse le canal, il a une travée tournante d'environ 144 pieds 5 pouces nets entre les murs du canal, et de 15 pieds nets de hauteur au-dessus de la surface de l'eau basse. On ne fait pas usage de sifflets sur ce pont, mais la fermeture de la travée est indiquée par des pavillons que l'on fait flotter à l'extrémité

du pont. Les bateaux lancent trois coups de sifflets pour demander d'ouvrir le pont, s'il est fermé. Le pont, quand il est fermé pendant la nuit, indique une lumière rouge.

Le canal canadien fut construit entre les années de 1888 et 1895, et il a coûté près de $4,000,000.

Le ministère des Chemins de fer et Canaux, fait exécuter de grandes améliorations à l'entrée ouest ou d'en haut du canal. L'entrée est ou d'en bas a été creusée jusqu'à 21.5 pieds et élargie à 315 pieds. La jetée sud était originairement de 130 pieds de longueur seulement ; on y a fait un prolongement en béton de 800 pieds, tel que ci-dessus mentionné, ce qui donne à cette jetée une longueur totale de 930 pieds. Ces travaux furent achevés durant la saison de 1904.

Pendant la saison de 1905, l'entrée ouest ou d'en haut a été creusée à une profondeur de 21.5 pieds et à une largeur de 300 à 500 pieds. Les travaux furent en marche durant l'été, ils se font par contrat. La jetée sud à l'entrée ouest du canal était d'une longueur originaire de 1,265 pieds ; on la prolonge actuellement de 800 pieds, les travaux se font par contrat. Lorsque cet agrandissement sera achevé, la longueur de cette jetée sera de 2,065 pieds.

La première écluse, qui a jamais été construite sur le côté canadien de la rivière, fut érigée par la compagnie de Fourrures de la Baie d'Uudson, en 1798. Elle avait 38 pieds de longueur, 8.9 pieds de largeur, et une profondeur de 9 pieds. Une piste de touage était tracée le long de la rive, et l'on employait des bœufs pour tirer les vaisseaux et canots dans le haut des rapides. Cette écluse, sauf son fond et ses radiers en bois, fut détruite en 1814 par les troupes des Etats-Unis, de Mackinaw Island, sous le commandement du major Holmes. Cette écluse a été refaite et peut être vue près des bureaux généraux de la compagnie " Consolidated Lake Superior Power ". La compagnie de la Baie d'Hudson construisit aussi un fort (blockhaus) près des écluses, pour les protéger contre lès attaques des Sauvages, et cette construction fut refaite ; elle est actuellement une des attractions du " Soo ", pour la double raison de sa valeur intrinsèque et parce qu'elle fut la première résidence de Francis H. Clergue, au " Soo ",

11. LE CANAL DES VAISSEAUX DU CÔTÉ DES ETATS-UNIS

Après cette écluse, la première de conséquence réelle fut l'écluse construite sur le côté Américain, par l'Etat de Michigan, de 1853 à 1855. Le canal avait alors 1½ mille de longueur, 64 pieds de largeur au fond, 100 pieds de largeur à la surface de l'eau, et 13 pieds de profondeur. Il y avait deux écluses tandem construites en maçonnerie, ayant chacune 350 x 70 pieds, une profondeur de 11½ pieds sur les radiers, et une chute d'environ 9 pieds chacune. Les écluses disparurent en 1888 par les excavations nécessitées pour la construction de l'écluse actuelle de Poe. L'écluse Weitzel, de 515 pieds de longueur, avec un compartiment de 80 pieds de largeur, se retrécissant à 60 pieds, aux portes, fut construite par les Etats-Unis durant les années de 1870 à 1881. Elle fut ouverte à la navigation en 1881. La profondeur d'eau sur les radiers est de 17 pieds, quand le bassin d'en haut est à 601.9, et le bassin d'en bas à 584.4 au-dessus de la marée moyenne à New-York. A la même époque, la profondeur du canal fut augmentée à 16 pieds, la largeur moyenne à 160 pieds, et les murs de pierre en forme de talus furent remplacés par des jetées en bois, construites avec des façades verticales.

L'écluse de Poe, de 800 pieds de longueur, 100 pieds de largeur et ayant une profondeur de 22 pieds d'eau sur les radiers, fut construite par les Etats-Unis durant les années de 1887 à 1896. On se sert d'un pouvoir hydraulique pour la mise en opération des deux écluses américaines, ayant une pression de 115 livres par pouce carré, pour les machines de l'écluse de Weitzel, et une pression de 200 livres pour les machines de l'écluse de Poe.

Un pont-lévis pour le chemin de fer traverse le canal à un point situé environ à 3,000 pieds en haut de la tête des écluses, et 300 pieds en haut du barrage mobile. La largeur nette de l'ouverture du pont, entre les murs du canal ou les jetées, est d'environ 114 pieds 5 pouces, et la hauteur nette du tablier, au-dessus de la surface de l'eau basse, est d'environ 15 pieds. Pour le passage des trains, l'on donne le signal par un

coup de sifflet sur le pont-lévis, puis le pont se ferme, alors on lance six autres coups de sifflet, auxquels la locomotive qui attend répond par deux coups de sifflet. Après que le train est passé, le pont-lévis est ouvert sans autre signal. Les bateaux font entendre trois coups de sifflet, tel que requis, pour faire ouvrir le pont, si celui-ci se trouve fermé. Lorsque le pont est fermé la nuit l'on aperçoit une lumière rouge.

Ce pont se continue sur la rivière Ste-Marie, à la tête des rapides, par des travées fixes, dont chacune peut avoir environ 232 pieds nets sur la largeur de la rivière et 15 pieds nets de hauteur, au-dessus de la suface de l'eau.

Pendant l'exercice financier expiré le 30 juin 1904, 16,120 vaisseaux ont passé dans l'écluse du Canada et dans les deux écluses des Etats-Unis. Ces vaisseaux formaient un tonnage total enregistré de 24,364,138 tonneaux, et ont transporté 31,546,166 tonnes de fret, et 37,695 passagers.

Depuis l'ouverture de la saison de navigation de 1905 jusqu'au 30 novembre inclusivement, les statistiques du trafic dans les écluses Canadiennes et Américaines sont comme suit :

Dans les écluses	Américaines,	15,614	vaisseaux ont passé	
"	"	Canadiennes,	5,495	" "
"	"	Américaines,	9,507	payages d'écluses
"	"	Canadiennes,	3,910	" "
"	"	Américaines,	30,360,448	de tonnage enregistré
"	"	Canadiennes,	5,403,906	" "
"	"	Américaines,	37,641,105	Tonnes de fret
"	"	Canadiennes,	5,359,368	" "
"	"	Américaines,	28,315	passagers
"	"	Canadiennes,	25,741	"

Ces chiffres sont à compter de l'ouverture de la navigation jusqu'au 30 novembre 1905, inclusivement.

L'inspection des canaux des vaisseaux termina la visite du sous-comité au Sault Ste-Marie. Avant de se séparer, une résolution fut passée pour remercier les officiers du Corps des Ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, au Sault Ste-Marie, Michigan, et en particulier M. L. P. Morrison, ingénieur junior, en charge, pour la grande courtoisie qu'il avait montrée aux membres du sous-comité, durant leur examen des conditions du " Soo ".

M. Clinton retourna chez lui, à Buffalo, et la section Canadienne du sous-comité procéda vers Duluth, *via* Port Arthur et Fort William, pour faire une investigation préliminaire sur les travaux projetés par la compagnie " Minnesota Canal & Power ". Ces membres du sous-comité partirent le vendredi, à 3 p. m., le 18 Août par le steamer " Arthabaska " de la compagnie du Chemin de Fer Pacifique Canadien, et arrivèrent à Port Arthur le jour suivant, à midi, faisant le trajet entre le Sault Ste-Marie, Ont., et Fort Arthur en vingt-deux heures environ. La température étant exceptionnellement favorable, ils eurent une occasion splendide d'examiner entièrement les conditions de la navigation sur le lac Supérieur, et d'obtenir des informations importantes.

12. LA RIVIÈRE STE-MARIE, A L'OUEST DES CANAUX DES VAISSEAUX ET WHITE FISH BAY

Peu de temps après avoir quitté l'extrémité ouest du canal Canadien pour les vaisseaux, le steamer passe près du haut-fond Vidal, situé à 1½ mille au-dessus des rapides, entre les chenaux des Etats-Unis et le Canada. L'enlèvement de ce récif est d'une nécessite de premier ordre, car il est une source de grand danger pour les vaisseaux, surtout en temps de brume.

La route des bateaux, passé le haut-fond Vidal, prend une direction sud-ouest jusqu'à un point vis-à-vis la Pointe au Chêne, Ontario, où elle tourne vers le nord-ouest et se continue en droite ligne jusqu'à l'Ile Royale. A cet endroit la route fait un léger détour vers le nord, jusqu'à Pie Island et Thunder Cape, et de là reprend le nord-ouest jusqu'à Port Arthur.

Les vaisseaux entrent dans le lac Supérieur proprement dit à un point vis-à-vis

Gros Cap, Ontario, et Pointe Iroquois, Michigan. La distance entre Sault Ste-Marie et Gros Cap est de 30 milles.

13. LAC SUPÉRIEUR.

Le lac Supérieur est le plus vaste des grands lacs, embrasse la plus grande surface d'eau douce du globe. Il est caractérisé par son eau profonde et par ses bords élevés et rocailleux, sur une grande partie de sa côte. Comparé aux autres grands lacs, sa surface est plus élevée au-dessus du niveau de la mer ; ce lac a des contours plus irréguliers, des eaux plus profondes et plus froides, plus de brume, plus de glace, une saison de navigation plus courte, moins de pluie ; la quantité de neige, les vents et les tempêtes ne sont pas beaucoup différents des autres lacs.

Les tempêtes les plus fréquentes sur le lac Supérieur viennent du nord-est et du nord-ouest. Durant les mois d'été, les dangers de la navigation proviennent surtout des brumes et des tempêtes de vents, ces dernières sont presqu'invariablement accompagnées de coups de tonnerre. Au printemps et à l'automne, le lac est orageux et offre des dangers.

La longueur de la route suivie par les steamers, depuis Pointe Iroquois jusqu'à l'entrée du port de Duluth, est de 383 milles ; depuis le port Michipicotan, Ontario, jusqu'à Duluth, la distance, en droite ligne, est de 350 milles. La largeur du lac (longitude 86 degrés 45 minutes) est de 160 milles. D'après le rapport de la Commission des Voies en Eaux Profondes, publié en 1897, la superficie de la surface d'eau du lac Supérieur est de 38,800 milles carrés, mais d'après les calculs du Bureau Géologique Canadien, la superficie totale de la surface des eaux, telle qu'elle est divisée par la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis, est de 20,870 milles carrés du côté des Etats-Unis et de 11,760 milles carrés pour le Canada, faisant un total de 32,630 milles carrés. La superficie totale des bassins est 80,400 milles carrés, donnant une superficie desséchée de 48,600 milles carrés. La superficie totale de ses rives est de 49,370 milles carrés, divisée de la manière suivante par la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis : sur le côté Canadien 31,730 milles carrés, et sur le côté Américain 17,640 milles carrés. Le maximum de profondeur, observé par les Arpenteurs des Lacs, des Etats-Unis, est de 1.012 pieds. Suivant les statistiques fournies par le Bureau Metéoralogique des Etats-Unis, la quantité moyenne de pluie par année, sur le lac Supérieur, est de 28 pouces ; le niveau moyen du lac au-dessus de la marée moyenne à New-York, observé pendant quarante-cinq ans, de 1860 à 1904, est de 602.29 pieds. La hauteur ordinaire de l'eau au-dessus de la marée moyenne, à New-York, est de 605.32 pieds ; le niveau ordinaire de l'eau basse, adopté par le Bureau d'Arpentage des Lacs, aux Etats-Unis, pour les nouvelles cartes marines, est de 600.56 pieds au-dessus de la marée moyenne, à la cité de New-York. Le datum de l'eau basse, adopté pour les améliorations des ports, est de 601,75 pieds au-dessus de la marée moyenne, à la cité de New-York.

Le niveau moyen du lac Supérieur, au-dessus du niveau moyen du lac Huron, est de 20.89 pieds. A l'époque du niveau moyen du lac Supérieur (602.29 pieds), la décharge de la rivière Ste-Marie, telle que mesurée en 1902 par les officiers du Bureau d'Arpentage des Lacs, des Etats-Unis, est de 75.000 pieds cubes par seconde. L'augmentation de la décharge, par pied d'élévation du lac, est de 15,500 pieds cubes par seconde. La date moyenne de l'ouverture de la navigation, canal des Chûtes de Ste-Marie, le côté canadien, est le 27 Avril, et la date moyenne de la clôture de la navigation est 2 Décembre.

Durant l'année 1904, les niveaux moyens mensuels du lac au-dessus de la marée moyenne, à la cité de New-York, étaient les suivants :

Janvier	602.51	pieds
Février	602.32	"
Mars	602.14	"
Avril	603.19	"
Mai	602.54	"
Juin	602.81	"

Juillet .... 602.91 pieds
Août .... 602.90 "
Septembre .... 603.08 "
Octobre .... 603.27 "
Novembre .... 603.21 "
Décembre .... 602.82 "

Le niveau moyen annuel en 1904 était, par conséquent de 602.73 pieds.

Pendant la saison de navigation de 1905, de mars à octobre, inclusivement, les niveaux moyens du lac Supérieur ont été comme suit :

Mars .... 602.05 pieds
Avril .... 602.24 "
Mai .... 602.48 "
Juin .... 602.76 "
Juillet .... 603.08 "
Août .... 603.21 "
Septembre .... 603.41 "
Octobre .... 603.42 "

Le gouvernement canadien a établi des stations de signaux pour les tempêtes, à Fort William, Port Arthur et au Sault Ste-Marie. A Fort William, ces signaux se font au moyen d'un mât placé un peu à l'est des élévateurs du C. P. R. A Port Arthur, il y a un mât de signaux à l'extrémité intérieure du quai du gouvernement, et un autre mât de signaux est situé sur le quai du gouvernement au Sault Ste-Marie, Ontario. Le gouvernement des Etats-Unis a établi des stations de sauvetage, pour les naufragés, aux places suivantes :

Crips, Michigan ; Duluth, Minnesota ; Grand Marais, Michigan ; Marquette, Michigan, Muskallonge Lake, Michigan, près de l'embouchure de Sucker River, 15½ milles à l'est du Grand Marais ; aussi aux canaux des vaisseaux à Portage Lake, à Two Hearted River et à Vermillon Point, Michigan.

Comparé aux autres grands lacs, le lac Supérieur est assez bien pourvu de ports naturels ; et des ouvrages d'amélioration, sur le côté canadien, aussi bien que sur le côté des Etats-Unis, ont crée des havres de refuge additionnels, à différents endroits. Une classe de ces ports améliorés consiste en baies généralement profondes, ayant de grandes embouchures ou ouvertures regardant vers le lac, dans lesquelles des brise-lames ont été construits pour fermer partiellement ces ouvertures naturelles et fournir la protection requise.

Une seconde classe de ports améliorés consiste en ceux dont les entrées sont formées par des jetées ou quais parallèles, s'étendant du rivage vers le large, à travers un banc de gravier ou de sable, jusqu'à la profondeur d'eau désirée ; l'objet principal de ces jetées est de renfermer le courant dans un espace fixe et étroit, afin de creuser et garder le chenal à la profondeur nécessaire, ou empêcher le chenal amélioré de se remplir de sable mouvant.

Port Arthur offre un exemple d'un chenal creusé artificiellement et protégé, par un brise-lames contre les vagues et les matières en dérive. Durant les dernières années il devint nécessaire d'avoir des chenaux plus profonds que ceux qui pouvaient être obtenus par l'action seule des courants, alors on creusa au moyen de draguage. Dans les ports situés aux embouchures des rivières, l'élargissement des chenaux par du draguage eut pour résultat de réduire la rapidité des courants qui en sortent, de changer leur action d'affouillement et de favoriser ainsi la formation de dépôts de terres ou autres matières plus dure ; de sorte que de temps en temps il est nécessaire de draguer de nouveau. C'est pourquoi, les jetées ne servent actuellement qu'à protéger les chenaux améliorés contre le remplissage résultant de l'action des grosses vagues et des courants appelés courants du littoral.

Parmi les ports naturels et artificiels du lac Supérieur, sur le côté canadien, depuis Gros-Cap, à la tête de la rivière Ste-Marie, jusqu'à Port-Arthur, il y a Goulais Bay, ayant une profondeur moyenne de neuf brasses, à l'intérieur, et qui offre un bon ancrage

et un abri contre tous les vents; Gargantus Harbour, un petit havre de refuge, à 77 milles environ de la tête de la rivière Ste-Marie, il offre un bon ancrage et abri ; Michipicolan Harbour situé sur la rive nord de la baie Michipicolan et la rive est du lac Supérieur, c'est un des termini sur les lacs, du chemin de fer "Algoma Central"; Peninsula Harbour, Nipigon Bay et Thunder Bay ; c'est une belle nappe d'eau s'étendant 35 milles vers le nord-est et le sud-est, sur une largeur de 15 milles nord-ouest et sud-ouest et se retrécissant aux deux extrémités. Sur ses bords, les falaises s'élèvent de 1,000 à 1,350 pieds au-dessus du lac. La côte nord-ouest de la baie s'étendant de Port Arthur jusqu'à sa tête, peut-être approchée en dedans d'un mille.

A 25 milles environ vis-à-vis Thunder Cape, est située l'Ile Royale. La rive nord de cette île peut être approchée sans danger jusqu'à trois-quarts de mille de la direction générale de la côte. Justement à l'embouchure de Thunder Bay, l'on aperçoit Pie Island, d'environ 900 pieds de haut, huit milles de long, de l'est à l'ouest, par quatre milles de large. On y trouve un bon ancrage, durant les vents du sud, le long des côtés nord et nord-ouest, et durant les vents du nord, le long du côté sud. Le passage entre Pie Island et Thunder Cape, est large de $5\frac{1}{4}$ mille et sans obstruction. Le "Thunder Cape" s'avance très loin dans le lac, il a environ 800 pieds de haut, et marque l'entrée de Thunder Bay. Sur son extrémité sud, il y a une tour servant de phare, de 45 pieds de haut laissant apercevoir une lumière blanche qui tourne à chaque minute, et qui est visible à 14 milles.

Sur le côté nord-ouest de Thunder Bay, est situé Port Arthur, le terminus ouest du chemin de fer "Canadian Northern".

14. PORT ARTHUR ET FORT WILLIAM.

Port Arthur est devenu un havre sûr par la construction des brise-lames placés parallèlement à la rive ; l'entrée se fait par un passage qui est signalé au moyen d'une lumière rouge fixe, à une hauteur de 45 pieds, sur la partie nord du brise-lames. Le chenal est dragué, et il a une profondeur d'eau de 19 pieds jusqu'à l'élévateur de la compagnie "Canadian Northern Railway". Le havre à Port Arthur est, par conséquent, formé par deux brise-lames, construits en caissons et s'étendant en avant des quais qui sont placés en avant de la ville. Le brise-lames, situé le plus au nord, a une longueur de 3,654 pieds, et il se dirige d'une manière générale vers le sud à 25 degrés ouest d'un point en dehors du quai de l'élévateur, placé à l'extrémité nord de la ville. Le phare est placé sur ce brise-lames, situé à 31 pieds de son extrémité sud, et laisse voir, tel que ci-haut mentionné, une lumière rouge fixe placée à 43 pieds de hauteur.

Les brise-lames baignent généralement dans une profondeur de 17 à 18 pieds d'eau, et ont une hauteur de cinq pieds six pouces au-dessus de l'eau basse. Sur le côté du lac, les caissons sont construits verticalement jusqu'à la ligne de l'eau basse, à partir de cette ligne jusqu'au sommet, ils sont finis avec un talus de 1 dans 1, solidement lambrissé, et les angles sont protégés par des plaques de fer à chaudière. La construction de ce brise-lames a converti en un port sûr et commode ce qui était auparavant une route dangereuse et exposée aux tempêtes.

L'entrée principale entre le brise-lames est de 366 pieds de largeur, et pourvue d'un phare, tel que ci-dessus mentionné. Une bouée rouge à gaz, montrant une lumière blanche produite par le gaz acétylène, qui disparaît automatiquement à de courts intervalles, est ancrée dans le prolongement du chenal dragué, à 2,575 pieds au sud-est par le côté est du phare. Les navigateurs suivent la meilleure route possible en passant de 50 à 100 pieds au sud-ouest de la bouée, et en gouvernant pour passer à la même distance en dehors du brise-lames nord, lorsque la profondeur de l'eau n'est pas moindre que dix-neuf pieds.

Il y a deux autres entrées. L'entrée ouest, de 1,800 pieds de largeur, à laquelle les rapports de 1899 donnaient de 12 à 18 pieds de profondeur, et l'entrée est de 250 pieds de largeur, qui, suivant le rapport de 1899 avait 17 pieds de profondeur. La profondeur de l'eau dans le bassin, d'après le rapport de 1899, varie de 14 à 18 pieds.

La compagnie "Pigeon River Lumber" possède, à Port Arthur, un grand moulin à scie, et de plus de nouvelles industries s'y développent en grand nombre. Port Arthur

est relié à Fort William par un chemin de fer électrique, et les deux cités ont un système de téléphone en commun.

Fort William est situé cinq milles à l'ouest de Port Arthur, sur le côté ouest de Thunder Bay, et à une petite distance en haut de la rivière Kaministiquia, décrite comme étant un large cours d'eau, avec des bords solides et offrant de grands avantages au trafic des lacs. Port William est le grand port de la marine marchande du Nord-Ouest Canadien.

La rivière Kaministiquia prend sa source dans Dog Lake, à une élévation d'environ 718 pieds au-dessus du lac Supérieur, et coule vers le sud et ensuite vers l'est jusqu'au lac, sur une distance d'environ 42 milles. Le long de sa course on rencontre des chutes et des rapides, à quelques milles en haut du lac. Cette rivière se bifurque deux fois dans le voisinage de Fort William, et elle a trois embouchures, appelées rivière Fort William, rivière de McKeller et rivière de la Mission. Des travaux de draguage ont été exécutés par le gouvernement canadien pour creuser et élargir le chenal, sur la batture qui est à l'embouchure, et jusqu'à Fort William, afin de fournir des bassins à l'usage des vaisseaux. La nature de la rivière est telle que des bancs de sable s'amoncellent à chaque saison dans l'embouchure.

Le chenal, à Fort William, a été dragué, et on trouve une profondeur d'eau de 19 pieds jusqu'à Fort William, et 16 pieds jusqu'à une distance de cinq milles en remontant la rivière jusqu'aux appareils à décharger le charbon de la compagnie "Canadian Northern Railway".

Dans le but de prolonger la période de navigation, un bateau puissant a été employé, dans l'automne de 1904, pour empêcher les glaces de se former sur les hauts-fonds situés à l'embouchure de la rivière, ou pour casser celles qui s'étaient formées, et garder ainsi le chenal ouvert plus longtemps. Les matières charroyées par la rivière sont fines et paraissent être de l'argile ou du sable léger. Les hauts fonds, qui s'étendent au large de l'embouchure de la rivière ou dans les deux chenaux, aux environs de Welcome Island, sont composés de sable et ont des bords avec une pente très douce de sorte que les bateaux à voile peuvent échouer à un demi-mille du rivage et héler les vaisseaux naviguant dans le chenal.

Depuis Mutton Island, située à une petite distance au nord de l'embouchure de la rivière de la Mission, jusqu'au rivage, l'eau est tellement peu profonde qu'il n'est guère possible de passer, même avec un bateau à rames. Ce banc semble avoir été produit directement par l'action des vagues, et avant longtemps un barrage reliera l'île au rivage.

Le port de Fort William est bien éclairé.

Une bouée de gaz cylindrique, pourvue d'une lumière blanche produite par le gaz acétylène, disparaissant automatiquement à de courts intervalles, est ancrée à l'extrémité extérieure du côté nord du chenal dragué.

L'axe du chenal est marqué par deux lumières fixes d'alignement. La tour d'en avant est placée à l'extrémité est de la façade en bois de la cour à charbon du chemin de fer du Pacifique Canadien, qui forme le côté nord de la rivière, à cet endroit, et qui est sur le bord de l'eau ; le phare est à 42 pieds au-dessus du niveau de l'eau. La tour d'en arrière est placée en arrière des chevalets et compartiments à charbon, par lesquels elle est en partie cachée du côté de l'eau ; elle a 122 pieds de hauteur et est peinturée en rouge. Une marque de repère, pour le jour, est placée près du sommet de la colonne de la lanterne ; elle consiste en un carré noir, de six pieds sur les côtés, dont le centre est peinturé en blanc en forme de diamant. La lumière produite par des lampes électriques incandescentes, est à 128 pieds au-dessus du niveau de l'eau, et peut être vue 12½ milles dans la ligne d'alignement.

Les villes de Fort William et de Port Arthur donnent un exemple très-frappant des progrès de l'Ouest. La population a doublé dans l'espace de deux ans. Port Arthur a maintenant une population de 7,000 âmes, et Fort William 7,500. On a prédit que dans cinq ans il y aura une population de 50,000 habitants dans les limites des deux villes.

Cette augmentation remarquable est due à la situation avantageuse de Port Arthur

et Fort William, et aux facilités que procurent leurs excellents chemins de fer et steamers. Ils forment les portes des grands pays de l'Ouest, le débouché des milliers de minots de grain récoltés dans les prairies de l'Ouest et dont une grande partie est transbordée à ces endroits, pour être expédiée par le lac à la baie Georgienne, ou à Cleveland, Buffalo, Kingston et Montréal. Les facilités, pour transborder cette grande récolte à Port Arthur et Fort William, augmentant d'année en année. La capacité des élévateurs à Port Arthur et Fort William, d'après les derniers chiffres reçus, est comme suit :—

A Fort William—

Elévateurs du chemin de fer du Pacifique Canadien, A et C	2,750,000	minots
" " " " " B et E	2,500,000	"
" " " " " D	3,102,000	"
Total	8,352,000	"
"Empire Elevator Co., Ltd."	1,700,000	minots
"Ogilvie Flour Mills Co., Ltd."	750,000	"
Total à Fort William	10,802,000	"

A Port Arthur—

"Canadian Northern Ry." Elévateurs A	3,500,000	minots
" " " " B	3,000,000	"
Total	6,500,000	"
Elévateurs "J. G. King & Co."	800,000	
Total à Port Arthur	7,300,000	"

Le montant total du blé expédié aux élévateurs du chemin de fer du Pacifique Canadien, à Fort William, pour l'année finissant le 31 décembre 1904, est de 22,534,416 minots. Le montant total de blé expédié de ces mêmes élévateurs, du 1er janvier au 21 novembre 1905, inclusivement, est de 17,511,041 minots.

D'un autre côté, la compagnie "Canadian Northern Railway", dans un rapport fourni le 1er décembre 1905, déclare que la capacité totale de ses deux élévateurs, à Port Arthur, est de 7,000,000 minots. Les deux transbordeurs de ces élévateurs ont une capacité de 250 wagons par dix heures, et une capacité de chargement, dans les vaisseaux, de 225,000 minots par heure,

De la récolte de 1904, il en a passé 7,024,550 minots dans les élévateurs de la compagnie "Canadian Northern Railway" ; et de la récolte de 1905, jusqu'au 25 novembre inclusivement, la compagnie a reçu 6,070,002 minots dans ses élévateurs de Port Arthur.

L'élévateur de la compagnie "Empire Elevator", fut construit à Fort William en 1904 et achevé le 1er décembre de la même année. La partie en bois de l'élévateur contient 500,000 minots et la partie construite à l'épreuve du feu a une capacité de 1,250,000 minots. Le montant total de grain passé dans cet élévateur, en 1904, est de 5,000,000 minots, en 1905 jusqu'au 30 novembre, 6,000,000 minots.

En 1904 et 1905 un chenal fut dragué, par le ministère des Travaux Publics, le long de la façade du nouveau quai de la compagnie "Empire Elevator". A son achèvement, ce chenal aura 140 pieds de largeur et une profondeur de 22 pieds au-dessous du zéro du nouvel indicateur de niveau d'eau adopté en janvier 1904. Le chenal de la rivière Kaministiquia, à partir de la rivière de la Mission jusqu'au quai à charbon de la compagnie "Canadian Northern Railway", à Fort William ouest, a été élargi et creusé dans les endroits où se trouvaient des hauts-fonds. Durant la saison de 1904, la somme de $91,508.92 fut dépensée à l'exécution de ces travaux par le ministère des Travaux Publics, et un autre montant de $195,000.00 fut voté pour la saison de 1905.

La compagnie "Ogilvie Flour Mills" a commencé à ériger, à Fort William, un de leurs moulins les plus considérables du Canada, et plusieurs compagnies de l'Est sont en négociations pour l'achat de terrains pour y établir des succursales de manufactures.

On s'attend qu'avant peu d'années il se fera à la tête des lacs un développement industriel aussi important qu'en aucune cité du Canada.

15. LE POUVOIR D'EAU DES CHUTES KAKABECA

Un autre facteur, aidant au développement du Fort William et de Port Arthur, sera l'usage d'un pouvoir électrique provenant des chutes Kakabeca, que les membres du sous-comité prirent occasion de visiter.

Les chutes Kakabeca proprement dites sont situées à 16 milles environ de Fort William. A un mille en haut des chutes actuelles, la rivière se précipite dans une succession de rochers escarpés, formant les Rapides Ecarte, à la tête desquels une compagnie, composée de capitalistes de Montréal, a construit la prise d'eau de son canal amenant le pouvoir.

Longeant la vallée de la rivière, sur sa rive nord, le chemin de fer "Canadian Northern" passe à un quart de mille des chutes. La "Power Company" a été engagée, durant tout l'été de 1905, à faire des travaux sur la rivière, de la manière suivante :—

En haut des Rapides Ecarte un immense tuyau circulaire ou aqueduc est posé à une élévation qui ajoutera quarante pieds aux cent vingt pieds des chutes, tandis que les rapides inférieurs, au-dessous desquels les turbines sont actuellement placées, donneront encore un autre vingt pieds, faisant une tête totale d'au moins cent quatre-vingts pieds, ce qui est plus élevé, à l'exception d'une, que toutes les têtes des pouvoirs d'eau utilisés à Niagara, et n'étant plus basse que celle qui est exceptée, de quelques pouces seulement. L'aqueduc consiste en un immense tuyau en béton, d'un diamètre intérieur de dix pieds, toute la structure étant renforcée et soutenue solidement par des cercles et des barres en acier posés longitudinalement, formant un réseau d'acier à mailles de six pouces, enclavé dans du béton solide. La construction de cet aqueduc est unique parmi les travaux du génie civil en Amérique, les seuls autres, qui ont quelque similitude avec cet aqueduc, étant construits en France, de sorte que l'achèvement avec succès de cet ouvrage devra être une époque importante dans la solution des problèmes de génie civil, concernant le développement des pouvoirs d'eau.

A partir du point de la prise d'eau jusqu'à sa décharge dans le réservoir principal, qui est placé sur le bord d'une côte escarpée dominant le site de la bâtisse aux pouvoirs, qui est à 180 pieds au-dessous, ce tuyau repose sur un niveau pratiquement égal pour une distance de 7,000 pieds, et après s'être déchargée dans le réservoir l'eau est divisée, passe à travers deux vannes de sept pieds, et coule sur une pente rapide jusqu'aux roues hydrauliques sur le bord de la rivière.

La construction de l'aqueduc exigera environ 35,000 verges de béton, et le progrès des travaux a été facilité d'une manière très matérielle, par le fait que le terrain dans lequel passe le gros tuyau est en grande partie composé de lits de gravier d'une excellente qualité pour faire du béton ; de sorte que le creusage de la tranchée peu profonde, dans laquelle le tuyau est posé, fournit en même temps une quantité importante du matériel requis pour la construction du conduit. A son extrémité supérieure, le conduit passera une ceinture de rochers, et l'on estime à 35,000 verges cubes la quantité de roc à enlever à cet endroit et au site où la bâtisse aux pouvoirs est en construction.

En travers de la rivière Kaministiquia, justement en bas de la prise d'eau, on construit un barrage de 20 pieds de hauteur ; il y a déjà, à cet endroit de la rivière une profondeur de 14 pieds. Le but de ce barrage est de faire passer tout le maximum du cours d'eau sans affecter matériellement les niveaux des plus atteintes de la rivière, à l'époque de la crue des eaux, et de garder en même temps le gros tuyau rempli à sa pleine capacité, même à l'époque des eaux les plus basses.

Le réservoir dans lequel l'immense tuyau se décharge est une structure marine en béton et en acier ; il sert à alimenter les deux vannes en acier, conduisant l'eau directement aux roues des turbines, à 180 pieds au-dessous. Chacune de ces roues aura une capacité d'énergie égale à 7,000 chevaux-vapeur, le développement initial étant actuellement de 14,000 chevaux-vapeur.

Des plans sont, cependant, en préparation et l'on fait le tracé des travaux pour

construire un deuxième conduit et ajouter deux autres vannes, tout le reste des ouvrages pouvant être mis en opération avec une capacité deux fois plus grande. En effet, les travaux actuels ne sont simplement que le commencement d'un développement de pouvoirs d'eau que l'on continuera sur une très grande échelle ; et le developpement ultérieur pourra excéder de beaucoup les opérations présentes, car, si la demande pour des pouvoirs d'eau à la tête des lacs excédait les 28,000 chevaux-vapeur ainsi obtenus, il y a en arrière une ample réserve d'eau permettant de doubler cette force, et peut-être la multiplier encore deux fois.

De la bâtisse aux pouvoirs, au moyen de son générateur, l'énergie électrique sera transmise à Fort William par un fil de cuivre, avec une force de 25,000 volts accumulée dans une sous-station, maintenant en construction à l'extrémité ouest de la ville ; de cette station secondaire on distribura l'électricité à aucun voltage requis par les consommateurs. Cette sous-station est une bâtisse simple mais massive, construite en béton et en acier, avec un plancher de 5,600 pieds carrés de superficie et de 40 pieds de hauteur.

La construction des ouvrages sur la rivière est poussée avec une rapidité même plus grande qu'on ne s'y attendait, et avec une équipe de 700 ouvriers constamment employés durant l'hiver, la compagnie pourra transmettre le courant à Fort William vers le 1er juin 1906. Un marché a été passé avec la ville de Fort William, et d'après les termes de ce marché la ville aura une force de 600 chevaux-vapeurs au taux net de $25.00 par cheval-vapeur, pour un service de 20 heures. Les moulins de Ogilvie seront prêts à se servir de ce pouvoir au printemps de l'année prochaine ; l'élévateur de cette compagnie est actuellement mis en opération par un pouvoir électrique fourni par la ville, au moyen d'un générateur actionné par la vapeur.

Il est certain que le développement des pouvoirs d'eau ci-dessus mentionnés donneront une importance considérable à Fort William, comme centre manufacturier de toutes les industries que l'on cherche à introduire sur les marchés toujours de plus en plus prospères de l'Ouest, et on commence déja à en percevoir les effets. Les matières premières peuvent être livrées sur les quais de Fort William, à aussi bon marché qu'en aucun port des lacs, tandis que le transit par les chemins de fer, de cet endroit aux places de consommation, est court, comparé à la distance des manufactures de l'Est ; et l'établissement rapide de Manitoba et des Provinces de l'Ouest, fera de l'Ouest, dans un temps peu éloigné, un des marchés les plus importants pour toutes les espèces d'articles manufacturés dans le Canada.

Après leur visite dans les ports de Fort William et de Port Arthur et des environs, les membres du sous-comité traversèrent à Duluth, laissant Fort William, le dimanche au soir, le 20 août, à bord du steamer " Huronic ", de la compagnie " North-Western Navigation ".

Arrivés à Duluth le matin suivant, dans l'avant-midi, ils visitèrent le port de Duluth.

16. LE PORT DE DULUTH.

Le port de Duluth et le port de Superior sont pratiquement le même, et ils comprennent toutes les eaux navigables situées en dedans de Minnesota Point et le long et en avant des cités de Duluth et de Superior jusqu'aux limites de chacune, embrassant le nouveau canal de Duluth, Superior Entry, la baie de Superior, la baie d'Allouez, la baie de St-Louis, la rivière St-Louis, et aussi loin à l'ouest que les confins de la cité de Duluth.

Avant l'exécution de travaux d'amélioration, les baies étaient de grandes nappes d'eau peu profonde, de huit à neuf pieds de profondeur généralement, sauf le long des chenaux, qui étaient plus profonds mais très-variables. L'entrée naturelle de la baie de Superior, en arrivant du lac Supérieur, maintenant appelée Superior Entry (connue aussi sous le nom d'entrée de Wisconsin), était un chenal sinueux serpentant à travers un banc de sable mouvant, ayant une profondeur de 9 à 11 pieds, et très-difficile à suivre.

Les Etat-Unis ont commencé à faire des travaux d'amélioration à Superior Entry en 1867, d'après un plan ordonnant la construction de deux jetées parallèles à travers le

banc de sable, et le creusage d'un chenal entre elles. Les travaux furent commencés à Duluth en 1871, d'après un plan recommandant le prolongement du brise-lames commencé par la compagnie du chemin de fer " Nothern Pacific ", justement à l'extrémité nord de la Pointe Minnesota. Ce prolongement fut complété sur une distance d'environ 1,000 pieds à partir du rivage, mais la superstructure en fut détruite par des tempêtes, laissant les caissons submergés.

Le canal Duluth fut creusé, à travers la pointe Minnesota, par la cité de Duluth, en 1870 et 1871, et en 1873 l'entretien et l'amélioration de ce canal passa sous le contrôle du gouvernement des Etats-Unis, qui fit un port intérieur d'un accès facile à la place du port extérieur, pour lequel le brise-lames avait été construit.

Le dernier projet approuvé consistait à élargir et creuser les chenaux jusqu'à une profondeur navigable de 20 pieds ; à faire un nouveau chenal dans la baie d'Allouez, un nouveau chenal dans la baie de St-Louis, s'étendant vers le nord, et un nouveau chenal dans la rivière St-Louis ; aussi à creuser de grands bassins à la jonction des différents chenaux, afin de permettre aux vaisseaux de tourner et de jeter l'ancre ; à élargir le canal de Duluth et à reconstruire les jetées ; et à reconstruire les jetées de Superior Entry. L'élargissement du canal de Duluth et la reconstruction des jetées furent achevés en 1901. Les immenses draguages donnés par contrat, qui ont duré près de six saisons et qui consistaient à enlever plus de 21,500,000 verges de déblais, furent complétés le 14 novembre 1902.

Les travaux, pour reconstruire les jetées à Superior Entry, furent commencés dans le printemps de 1903. Il y aura deux nouvelles jetées en béton, la jetée sud de 2,960.5 pieds et la jetée nord de 3,418.5 pieds de longueur. Les travaux dans les saisons de 1903 et 1904, se faisaient sur la moitié ouest de la jetée sud, qui est située a environ 70 pieds au sud et en arrière de l'ancienne jetée sud ; la vieille jetée restera en place pendant que la nouvelle sera en construction. Environ 1,600 pieds linéaires de la nouvelle jetée étaient terminés à la clôture de la saison de 1904. Les travaux de 1905 ont été la continuation de ceux de l'année précédente, et ils n'ont nui aucunement à la navigation.

Les nouvelles jetées du canal de Duluth, achevées en 1900-01, sont d'égales dimensions, et la largeur nette entre elles est de 300 pieds, pour une distance d'environ 1,250 pieds, après lesquels les jetées se déploient jusqu'au bout du port, avec une largeur d'environ 540 pieds. Chaque jetée a une longueur d'environ 1,700 pieds, et se trouve à 2,150 pieds environ au-delà de la ligne du rivage.

Les caissons de fondation descendent à une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, et la superstructure en béton s'élève de 10 à 18 pieds au-dessus de ce niveau. Des pierres perdues ont été placées, le long de la base des jetées, pour empêcher l'affouillement par les courants. Le long des façades des jetées, nord et sud donnant sur le chenal, il y a 16 à 23 pieds d'eau sur le talus en pierres perdues, mais le chenal descend rapidement à de plus grandes profondeurs, sauf pour les 450 pieds extérieurs de la façade de la jetée sud, où existait auparavant un banc de roc ; ce banc a été partiellement enlevé, laissant une profondeur de 11 à 16 pieds tout près de la jetée, une profondeur de 17 à 20 pieds un peu plus loin, et de 23 à 33 pieds en dehors de la jetée. La largeur nette du chenal, ayant 23 pieds de profondeur, est d'environ 240 pieds ; la profondeur d'eau à mi-chenal est d'au moins 25 pieds.

Une des principales attractions du port de Duluth est la nouvelle traverse aérienne, ou traverse en char suspendue sur le canal de Duluth. La maîtresse poutre qui traverse le chenal a une hauteur nette de 138 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, de 137 pieds au-dessus de l'eau haute ordinaire, et d'environ 135 pieds au-dessus du niveau des eaux les plus hautes observées dans le port. Chacun des vaisseaux des grands lacs peut facilement passer au-dessous du pont. Le char, qui est suspendu après le rail, ou le chariot qui roule sur cette voie au-dessus de tête, et qui descend jusqu'à environ 12 pieds au-dessus de l'eau, a été complété et inauguré l'été dernier. Il a 50 pieds de longueur et 31 pieds de largeur ; il est actionné par un moteur électrique, qui est placé sous le plancher du chariot, et fait tourner un tambour d'où partent des câbles pour se rendre jusqu'au chariot au-dessus de tête et traverse le pont jusqu'aux deux tours.

Le chariot est assez spacieux pour transporter en même temps un char de rue, des voitures et des passagers à pied ; le moteur est double, et deux générateurs indépendants du courant électrique sont disponibles, en sorte qu'aucun des deux générateurs peut être transmis promptement, dans le cas où l'un des deux ferait défaut. Il y a un contrôleur à chaque bout du chariot. La traverse du chenal dure 1½ minute. Il y a en outre un outillage convenable pour pousser le chariot dans le cas où il n'y aurait pas moyen de se servir du moteur électrique. Cet appareil d'engrenage fait mouvoir le chariot beaucoup plus lentement, et l'on s'en sert seulement pour ôter le chariot de sur le chenal dans le cas d'un accident au moteur ordinaire.

Le pont en acier a 393 pieds de longueur et les supports de ce pont à terre ont 78 de largeur. Ce pont aérien fut complété en 1904, il coûta $100,000. Il est à l'usage gratuit du public et peut transporter 25,000 livres.

17. TRAVAUX PROJETÉS PAR LA COMPAGNIE "MINNESOTA CANAL AND POWER".

Pendant leur visite à Duluth, les membres du sous-comité ont eu plusieurs entrevues avec des personnes et des compagnies intéressées dans les travaux que se proposent de faire la compagnie "Minnesota Canal and Power", à St-Paul et Minneapolis ; d'autres gens, aussi intéressées dans l'entreprise projetée par la dite compagnie, ont été questionnés d'une manière non officielle, et en somme des informations importantes ont été obtenues.

A la hauteur des terres, dans les comtés de St-Louis et du Lac, dans le nord du Minnesota, les eaux du lac Birch et du lac White Iron, ainsi que les cours et l'immense nappe d'eau, qui s'en échappent, coulent vers le nord et finalement dans le lac à la Pluie, de là dans la rivière à la Pluie pour passer dans le lac des Bois. L'eau provenant de cette source est calculée former sept par cent des eaux qui sortent du lac à la Pluie dans les chutes Alberton à Koochiching. L'agglomération des eaux de la rivière à la Pluie et du lac des Bois a servi depuis longtemps de voie commerciale. A partir des ports canadiens de Rat Portage et de Fort Francis, deux grandes lignes de bateaux bien équipés pour les passagers et le fret font un trajet journalier durant la saison de navigation, fournissant les moyens de communication par eau entre les ports canadiens de Rat Portage, la ville de Rainy River, Boucherville, Barwick, Emo, Big Forks, Little Forks, Isherwood, Fort Francis, Bears Pass, Seine River et Mine Centre ; ces lignes de bateaux, pour la plus grande partie de ces places, sont les seuls moyens de communication offerts au passagers et au transport du fret.

Le point le plus important de ces 200 milles de navigation est la rivière à la Pluie, qui coule à travers une vallée, de quelque 80 milles, augmentant rapidement en population et prospérité, et où l'on voit des villages s'établir rapidement, à de courts intervalles, sur les bords de cette rivière : ces villages dépendent presque entièrement de la route de la rivière pour leurs intérêts commerciaux et manufacturiers. Les beaux bateaux qui naviguent sur cette rivière souffrent déja, durant certaines parties de l'été, du peu de profondeur de l'eau dans les rapides et les hauts-fonds de la rivière. Les propriétaires de ces lignes régulières de bateaux ont fait des requêtes pressantes pour que ces obstructions fussent enlevées, car, à cause de ces obstacles, ils sont obligés d'arrêter chaque été, durant des intervalles considérables, quelques-uns de leurs bateaux qui sont trop gros et qui ont un tirant d'eau trop fort. En conséquence du fait que la navigation souffre déjà du manque d'eau adéquate dans certaines parties de la rivière à la Pluie et du lac à la Pluie, la population de ce district a été surprise et alarmée d'apprendre que des démarches actives avaient été faites par la compagnie "Minnesota Canal and Power", de Duluth, Minnesota, pour obtenir du gouvernement fédéral des Etats-Unis, par l'intermédiaire du commissaire du Bureau Général des Terres, à Washington, l'autorisation de construire un ou des barrages et un canal pour détourner toutes les eaux du lac Birch et du lac White Iron, ci-dessus mentionnés, dans la rivière Embarrass, et de là dans le lac Supérieur à Duluth. On enlèverait ainsi à cette longue voie d'eau internationale, établie depuis longtemps sur la rivière à la Pluie et le lac à la Pluie, une grande partie de ses eaux tributaires. On déclare que, si le gouvernement fédéral des Etats-Unis permet

l'exécution du projet de la compagnie " Minnesota Canal and Power ", un tort désastreux sera fait aux compagnies de navigation canadiennes et américaines qui se servent actuellement de la route du lac à la Pluie et de la rivière à la Pluie, ainsi qu'aux villes manufacturières le long de cette rivière, sur les côtés du Canada et des Etats-Unis.

On réclame aussi que les eaux du lac Birch et de la rivière Birch et du lac White Iron aident à former la chaîne des lacs et des rivières le long de la frontière comprise dans le Traité de Webster-Ashburton, et que ces eaux, d'après les termes du traité, sont une route publique, libre aux citoyens et sujets des deux pays. Le projet de la compagnie " Minnesota Canal and Power " consiste à prendre 600 pieds cubes par seconde d'un cours d'eau pouvant fournir une moyenne totale de 985 pieds cubes par seconde. Le minimum du cours d'eau est estimé à 210 pieds cubes par seconde. En conséquence, la quantité prise — 600 pieds cubes par seconde — excéderait de beaucoup le cours d'eau naturel durant la majeure partie de l'année.

La municipalité de la ville de Fort Francis, a transmis, le 17 mars 1904, au ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada, un protêt contre l'entreprise proposée par la compagnie " Minnesota Canal & Power ". Ce protêt a été envoyé par le gouvernement canadien au gouvernement des Etats-Unis, par l'entremise de l'Ambassade anglaise, à Washington.

Le 25 janvier 1905, le Secrétaire d'Etat Intérimaire, F. B. Loomis, a informé le Très Honorable Sir H. M. Durand, G. C., M. G., l'ambassadeur anglais, à Washington, que le Secrétaire de l'Intérieur des Etats-Unis avait donné des instructions au commissaire du Bureau Général des Terres, devant qui la demande de la compagnie " Minnesota Canal & Power ", attendait une décision, de suspendre toute action, concernant cette demande, jusqu'à ce que l'on connût le résultat des investigations faites par la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes. Cette réponse démontrait clairement que le gouvernement des Etats-Unis était alors d'opinion que la question, concernant la requête de la compagnie " Minnesota Canal & Power ", devait être étudiée par la Commission Internationale des Voies d'eau Limitrophes pour en faire rapport. Plus tard, dans le cours du mois de mars de 1905, le Procureur-Général des Etats-Unis, appelé à donner son opinion sur le sens des termes de l'Acte du Congrès, autorisant la nomination de la Commission, déclara que, concernant le cas de la rivière St-Jean, Nouveau-Brunswick, la juridiction de la Commission était limitée aux voies d'eau des grands lacs et du fleuve St-Laurent.

Les membres du sous-comité informèrent les diverses personnes, avec lesquelles ils avaient eu des entrevues à Duluth, Minnesota, à St-Paul et à Minneapolis, que la section canadienne de la Commission désirait prendre en considération la demande de la compagnie " Minnesota Canal & Power ", selon les instructions qu'elle avait eues du gouvernement canadien, mais que la section américaine avait exprimé des doutes à savoir si oui ou non la Commission avait le pouvoir de s'occuper de cette question.

18. TRAVAUX DE LA COMPAGNIE " ONTARIO & MINNESOTA POWER ", AUX CHUTES KOOCHICHING

Depuis que la compagnie " Minnesota Canal & Power " a fait cette demande au Secrétaire de l'Intérieur, des Etats-Unis, la compagnie " Rainy River Development " et la compagnie " Ontario & Minesota Power " ont construit de grands ouvrages aux chutes Koochiching, dans le but d'améliorer la navigation dans le lac à la Pluie et la rivière à la Pluie, et avec la perspective d'employer les pouvoirs d'eau qui y seront produits pour des manufactures. La compagnie " Ontario & Minnesota Power " par un contrat passé avec le gouvernement d'Ontario, avait fait l'acquisition de l'extrémité canadienne des chutes Koochiching, et de plusieurs acres de la rive adjacente. Elle a obtenu, à la dernière session du Parlement un Acte d'Incorporation, dans le chapitre 139, et intitulé ". Un Acte concernant la compagnie " Ontario & Minnesota Power ".

Par un Ordre en Conseil, approuvé par le Gouverneur Général, le 10 septembre 1905, le ministre des Travaux Publics et le gouverneur du Canada ont approuvé les plans de la compagnie " Ontario & Minnesota Power ". Les ingénieurs du ministère

des Travaux Publics ont fait rapport que la construction du barrage aux chutes Koochiching ne nuirait aucunement à la navigation en haut ou en bas de la chute à Fort Francis, mais sera pratiquement un avantage. Les rapides dangereux, situés à deux milles au-dessus de Fort Francis seront inondés, ce qui aura pour résultat l'amélioration matérielle de la navigation. Les eaux accumulées dans le lac à la Pluie, durant la crue des eaux, pourraient être libérées pendant la saison de l'eau basse, donnant ainsi un avantage considérable à la navigation de la rivière entre Fort Francis et le lac des Bois. La seule objection que l'on pourrait soulever à l'élévation proposée du barrage est prévue par un mur de revêtement que la compagnie construira, et aussi par une clause, dans l'Acte de l'Incorporation de la compagnie, qui stipule que la compagnie sera responsable de tous les dommages causés par ses travaux.

Les ouvrages projetés par la compagnie " Minnesota Canal & Power " interviendraient avec les travaux autorisés par Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil. On s'attend que bientôt après la présente session du Congrès, la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes étudiera cette question.

19. LE PORT DE CHICAGO, ET LE CANAL D'ÉGOUT DE CHICAGO.

Les membres du sous-comité laissèrent St-Paul, le mercredi soir, le 23 août, pour Chicago, dans le but de visiter le canal d'égout de Chicago, et de faire une investigation préliminaire sur une question présentée à la Commission, à ses réunions des 14 et 15 juin, à Toronto, savoir : " L'effet du détournement, par le canal d'égout de Chicago, de 10,000 pieds cubes d'eau par seconde, sur les niveaux des lacs Michigan, Huron, Erie et Ontario, et le fleuve St-Laurent ".

Le premier jour de leur visite à Chicago fut employé à inspecter le port de Chicago et les grands travaux d'améliorations que le gouvernement des Etats-Unis y a fait exécuter.

Comme on le constate par les rapports des ingénieurs du Département de la Guerre, aux Etats-Unis, le port de Chicago ne pouvait originairement servir qu'aux plus petites embarcations, et alors seulement à l'époque de la crue des eaux, qui le creusait par affouillement. Avant les améliorations par le gouvernement, la rivière Chicago faisait un détour brusque vers le sud, en approchant de la rive du lac, et se continuait parallèlement à la rive pour une longue distance avant de se décharger dans le lac, n'étant séparée de celui-ci que par une langue étroite de sable.

Les premiers travaux d'amélioration furent faits par le gouvernement, en 1833 ; ils consistaient en une tranchée ouverte à travers la langue de sable, au point où la rivière faisait un brusque détour vers le sud, et en protégeant les bords de cette tranchée par des revêtements en pilotis qui furent prolongés de temps en temps, et en aidant par du draguage l'affouillement naturel entre ces ouvrages de revêtement. En 1870, dans le but de fournir un bon mouillage aux vaisseaux chargés pour partir, mais retenus par des tempêtes, ou aux vaisseaux cherchant un abri durant ces mauvais temps, dans le but aussi de faciliter la trop grande masse de vaisseaux qui encombraient la rivière, et de protéger les quais et plans inclinés que l'on projetait de construire le long du lac, entre " Randolph et Twelfth Streets ", on résolut de construire le brise-lames de l'est, et plus tard le brise-lames du sud. En 1878, le brise-lames extérieur fut proposé afin de faciliter l'entrée du port et de fournir un endroit de mouillage sûr, en eau profonde, durant les violentes tempêtes de vent du nord. Les travaux d'amélioration comprennent le draguage de l'entrée du port et d'une partie du bassin jusqu'à une profondeur de 21.8 à 22.8 pieds, la reconstruction des jetées à l'embouchure de la rivière Chicago, et le prolongement des brise-lames de l'est, du sud et de l'extérieur.

Le brise-lames extérieur est environ à un mille au nord-est de l'entrée de la rivière ; il a 5,413 pieds de longueur, et 30 pieds de largeur, il fut construit entre 1880 et 1889, dans une profondeur d'eau variant de 18 à 32 pieds. Il a été prouvé qu'il était d'un avantage incontestable à la navigation. Le havre de refuge, entre ce brise-lames et l'entrée de la rivière, a une profondeur de 18 à 32 pieds. Le brise-lâmes de l'est a une longueur d'environ 4,037 pieds, avec un retour vers le rivage, de 350 pieds de long à

son extrémité nord. Le brise-lames du sud commence environ à 750 pieds au sud de l'extrémité sud du brise-lames de l'est, et a une longueur approximative de 3,000 pieds. Les brise-lames de l'est et du sud, ainsi que la jetée sud au nord et le rivage à l'ouest, forment le bassin extérieur. La construction des quais et des plans inclinés projetés le long du bord du lac, entre Randolph and Twelfth streets, ayant été retardée d'année en année par des disputes concernant les devantures du lac, fut finalement abandonnée et une palée fut érigée, en 1896, le long de la ligne des quais, telle que tracée, en août 1871, et en septembre 1890, par le Secrétaire de la Guerre. La partie à l'ouest de la palée a été désignée pour un parc public, et on la remplit graduellement, réduisant ainsi de 270 acres la superficie du bassin. La longueur du bassin est d'environ 7,300 pieds, et sa plus grande largeur approximative est de 2,000 pieds. Le bassin, sur une largeur de 1,150 pieds de long du brise-lames de l'est, et sur une longueur de 3,000 pieds vers le sud à partir de la jetée sud, a été dragué à une profondeur de 32.8 pieds. La partie du bassin, qui n'est pas draguée, a une profondeur très-irrégulière, variant de 12 à 20 pieds, à l'eau basse.

Chicago est divisée en trois sections par les deux branches de la rivière de Chicago. Cette rivière a un mille de longueur et a l'apparence d'un centre d'affaires très actif, avec ses quais garnis de vaisseaux tout le long de ses deux rives.

Un des traits intéressants de Chicago est le canal d'égout, qui relie la rivière Chicago avec le fleuve Mississipi, et empêche le lac d'être contaminé par les égout de Chicago. Ce canal a coûté $34,000,000.

Les dimensions suivantes du canal d'égout ont été fournies par l'ingénieur en charge : Distance, depuis l'embouchure de la rivière Chicago à la jonction de chenal principal du canal, y compris la fourche ouest de la branche sud de la rivière Chicago, à Robert Street, environ six milles. Longueur du chenal principal, de Robey St. aux ouvrages de contrôle à Lockport, 28.05 milles. Dimensions : Robey St. à Summit, 7.8 milles, 110 pieds de largeur au fond, 198 pieds de largeur à la ligne d'eau, avec une profondeur d'eau minima de 22 pieds ; de Summit à Willow Springs, 5.3 milles, 202 pieds de largeur au fond, 290 pieds de largeur à la ligne d'eau, avec 22 pieds de profondeur d'eau ; à Willow Springs, le chenal se retrécit, à cause du fond en pierre et le roc qu'il traverse, sur une longueur de 14.95 milles jusqu'à Lockport, et sur une largeur de 160 pieds au fond et de 162 pieds au sommet. Ce canal n'est pas entièrement achevé. Il a été projeté pour prendre, à tout événement, un volume d'eau de 10,000 pieds cubes par seconde. Ceci représente environ cinq par cent du cours d'eau passant dans les chutes Niagara, qui est d'environ 222,400 pieds cubes par seconde. Le canal d'égout de Chicago, une fois complété, devra, d'après un calcul fourni par l'ingénieur de la section canadienne de la Commission, abaisser de six pouces le niveau du lac Huron, et de quatre pouces et demi le niveau du lac Erié. Mais actuellement le canal d'égout de Chicago prend moins que la moitié du volume d'eau originairement supposé.

Le Département de la Guerre, aux Etats-Unis, usant de son pouvoir pour protéger la navigation dans la rivière Chicago, a décidé, le 5 décembre 1901, que la limite du volume d'eau, qu'il serait permis au canal d'égout de Chicago de prendre dans cette rivière, n'excéderait pas 250,000 pieds cubes par minute durant les 24 heures de la journée, ce qui représente environ 4,166 pieds cubes par seconde. Si les plans originaux du canal d'égout de Chicago sont mis à exécution, et il semble probable que cela arrivera, le volume d'eau entraîné par ce canal sera de 10,000 pieds par seconde, tel qu'il a été ci-dessus mentionné.

20. LAC MICHIGAN.

La cité de Chicago longe sur une distance de trente milles la rive du lac Michigan, qui, des cinq grands lacs, est le seul ayant ses bords entièrement situés sur le territoire des Etats-Unis.

La superficie de la surface d'eau du lac Michigan est de 22,400 milles carrés, sa superficie desséchée est de 45,700 milles carrés, et la superficie de son bassin est de 68,100 milles carrés. La quantité moyenne annuelle de pluie sur le lac Michigan est de

33 pouces. Le maximum de la profondeur de ses eaux, telle qu'enregistrée par les officiers du Bureau d'Arpentage des Lacs, aux Etats-Unis, est de 870 pieds. La route suivie par les steamers sur le lac, depuis Chicago au détroit de Mackinac, est de 321 milles. La surface moyenne du lac, au-dessus de la marée moyenne, à la cité de New-York, durant 45 ans d'observation, (1860-1904) est de 581.35 pieds. Le niveau ordinaire de l'eau haute (fixé en 1858), au-dessus de la marée moyenne, à la cité de New-York, est de 584.69 pieds, et le niveau ordinaire fixé de l'eau basse, au-dessus de la marée moyenne, à la cité de New-York, est de 578.51 pieds. La surface moyenne du lac Michigan, au-dessous de la surface moyenne du lac Supérieur, est de 20.94 pieds. La date moyenne de l'ouverture de la navigation, au détroit de Mackinac, est le 17 avril, et la date moyenne de la clôture de la navigation, au même endroit, est le 9 janvier.

La liste suivante donne les niveaux moyens mensuels du lac, au-dessus de la marée moyenne, à la cité de New-York, pour l'année 1904 :—

Janvier	579.90	pieds
Février	579.80	"
Mars	580.14	"
Avril	580.59	"
Mai	580.95	"
Juin	580.34	"
Juillet	581.38	"
Août	581.23	"
Septembre	581.19	"
Octobre	581.05	"
Novembre	580.75	"
Décembre	580.37	"

Le niveau moyen annuel en 1904 a été de 580.65 pieds.

Pendant la saison de la navigation, en 1905, les niveaux moyens mensuels du lac Michigan ont été comme suit :—

Mars	580.31	pieds.
Avril	580.60	"
Mai	581.03	"
Juin	581.36	"
Juillet	581.49	"
Août	581.46	"
Septembre	581.40	"
Octobre	580.94	"

Le lac Michigan est navigable durant l'hiver. Cette navigation, qui a beaucoup d'importance, va en augmentant.

Actuellemeut, les ligne suivantes de steamers sont maintenues régulièrement pendant l'hiver :—

Deux lignes de Milwaukee à Racine et Chicago.
Une ligne de Milwaukee à Sturgeon Bay Canal et aux ports intermédiaires.
Une ligne de Milwaukee à Grand Haven.
Une ligne de Milwaukee à Ludington,
Une ligne de Manitowac à Ludington.
Une ligne de Manitowac et Kewaunee à Frankfort.
Une ligne de Frankfort à Manistique.
Une ligne de Northport à Manitique.

Des efforts ont été faits pour maintenir une ligne régulière d'hiver de Frankfort à Menominee via Sturgeon Bay Canal ou " Death's Door ", mais jusqu'à présent ils n'ont pas été couronnés de succès.

21. RIVIÈRE DÉTROIT ET LIME KILN CROSSING.

Les membres du sous-comité laissèrent Chicago, samedi le 26 août, pour se rendre à Détroit, et faire une inspection de la rivière Détroit, qui réunit le lac Ste-Claire au lac Erié.

Après une visite au bureau d'Arpentage des lacs, aux Etats-Unis, dans la bâtisse Campau, où ils obtinrent des informations et des documents importants sur les questions confiées à la Commission, les membres du sous-comité descendirent la rivière Détroit. Il ne semble pas hors de propos de donner ici une description de la rivière, telle que décrite par les ingénieurs du Département de la Guerre, des Etats-Unis, à Détroit, savoir :—

" La rivière Détroit a deux sections caractéristiques, la partie haute ou non divisée, " et la partie basse qui est divisée. La partie haute ou non divisée commence au lac " Ste-Claire et se termine à la tête de Fighting Island, une distance de 13 milles par la " route des steamers. A ce point la rivière est divisée par des îles en plusieurs chenaux, " qui ne se réunissent pas à l'embouchure de la rivière. Le parcours, de la tête de Fighting " Island au phare de Bar Point Shoal, est de $15\frac{1}{4}$ milles par la route des steamers ; la " distance totale du lac Ste-Claire au lac Erié est donc de $28\frac{1}{4}$ milles "

La décharge dans la partie haute ou non divisée de la rivière est estimée à 208,600 pieds cubes par seconde, lorsque le lac Erié est au niveau de 572.61 pieds au-dessus de la marée moyenne à New-York. L'augmentation de la décharge par pied d'élévation du lac est d'environ 21,000 pieds cubes par seconde.

Dans la partie haute de la rivière la rapidité moyenne du courant est d'environ $1\frac{1}{2}$ mille par heure ; mais à Limekiln Crossing, près de l'embouchure de la rivière, la rapidité moyenne est d'environ $2\frac{1}{2}$ milles par heure, avec un maximum de rapidité d'environ cinq milles par heure. Pour les 16 milles dans le nord, le fond de la rivière est formé de terre et les bords du chenal sont généralement très escarpés, mais dans la partie sud, le fond de la rivière se compose en grande partie d'un lit de roc et de cailloux, et les bords du chenal ont généralement une pente plus douce. Dans la partie haute de la rivière il y a deux îles — Ile aux Pêches et Belle Isle ; l'eau est profonde de chaque côté de ces îles.

Autrefois, le chenal de Limekiln Crossing ne pouvait servir que pour des vaisseaux peu considérables, vu qu'il n'y avait que 13 pieds d'eau, et que la profondeur variait beaucoup suivant la direction du vent. Ce fut en 1874 que le gouvernement des Etats-Unis commença des travaux d'amélioration à cet endroit, ils consistaient en un chenal courbe de 300 pieds de largeur, avec une profondeur uniforme de 20 pieds. En 1883, il fut décidé de modifier ce chenal de façon à le mettre droit et de lui donner une largeur d'au moins 300 pieds, qui augmenterait aux deux extrémités. En 1886, on fit d'autres changements dans ce chenal, il fut élargi jusqu'à 400 pieds en enlevant 100 pieds du côté ouest. En 1888, on ajouta une largeur additionnelle de 40 pieds sur le même côté. Ce chenal de 440 pieds fut complété durant l'exercice financier expiré le 30 juin 1891. L'estimation du coût d'un chenal de 400 pieds était de $1,374,500. Le montant total dépensé jusqu'au 30 juin 1891, pour un chenal de 440 pieds, fut de $702,122.04.

En 1899, le Congrès des Etats-Unis inséra des clauses dans l'Acte des Rivières et des Ports, autorisant un chenal de 21 pieds de profondeur, depuis Détroit jusqu'au lac Erié. La distance de Détroit jusqu'à l'eau profonde dans le lac Erié est d'environ 24 milles ; mais la section de la rivière, qui exigeait les travaux les plus considérables pour obtenir un chenal sûr et convenable de 21 pieds de profondeur, fut à partir de l'extrémité supérieure de Grosse Ile jusqu'au phare de la rivière Détroit dans le lac Erié. Tous les travaux exécutés jusqu'en 1900 furent limités à cette partie de la rivière. Le chenal amélioré passait à l'est de Grosse Ile, Ile Bois Blanc et empiétait sur les eaux canadiennes, d'après la ligne de frontière établie par le traité du 9 août 1842. Le chenal ne pouvait pas suffire au trafic énorme qui s'y faisait. Le Département de la Guerre, des Etats-Unis, décida de faire d'autres travaux, et par l'Acte des Rivières et des Ports, du 13 juin 1902, les travaux maintenant en voie de construction furent autorisés. Le plan était de continuer les travaux alors commencés dans le chenal, et le compléter avec une profondeur de 21 pieds à l'eau basse et un minimum de largeur de 600 pieds, la ligne de côté de l'excavation étant creusée de manière à rendre le chenal le plus droit possible, et surtout à faire disparaître les courbes dangereuses entre la tête de Limekiln Crossing et Bois Blanc Island. La largeur du chenal, quand il sera achevé, sera de 800 pieds

vis-à-vis Bar Point, et se continuera ainsi jusque dans le lac Erié. Le coût de ce creusage fut d'abord estimé de $1,750,000 à $2,000,000 ; mais l'estimation finale excède l'estimation approximative première presque de $2,000,000.

Pendant la saison de navigation de 1905, le chenal du récif Ballards avait une profondeur nette de 21 pieds et une largeur de 600 pieds. A Limekiln Crossing, la largeur du chenal disponible à la navigation était de 420 pieds, avec une profondeur minima de 19 pieds. Dans le chenal de Bois Blanc Range, il y avait une profondeur nette de 20 pieds, et une largeur de 600 pieds. Le chenal Amherstburg Beach a aussi une profondeur nette de 20 pieds, mais une largeur de 250 pieds seulement. Le chenal de Hackett Range, a une profondeur d'au moins 19 pieds et une largeur de 500 pieds par la plus grande partie de sa longueur. Durant la saison de navigation de 1905, la moitié ouest de ce chenal fut partiellement obstruée par les travaux d'amélioration en progrès. Le chenal de Bay Point Shoal s'étend jusqu'au phare de la rivière Détroit, et a 800 pieds de largeur et 20 pieds de profondeur.

Le gouvernement des Etats-Unis a fait les travaux d'amélioration dans la rivière Détroit, sans tenir compte de la ligne de frontière internationale entre les Etats-Unis et le Canada, et ce depuis 1874 jusqu'à l'époque actuelle. En 1892 et 1893, le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis entrèrent en négotiations au sujet des travaux dirigés par les ingénieurs des Etats-Unis, à Limekiln Crossing. M. W. J. Thompson, J. C., à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux, fit un rapport sur cette question, et demontra que les cartes géographiques, des commissaires nommés par le Traité de Ghent (1814), placent le chenal amélioré de Limekiln Crossing exclusivement dans les eaux canadiennes. Cette opinion, cependant, ne fut pas adoptée par le chef des Ingénieurs de l'Armée des Etats-Unis, qui, dans un rapport daté du 13 novembre 1888, a déjà déclaré que " tous les chenaux ouverts par les Etats-Unis à Limekiln Crossing sont dans les eaux américaines, à l'exception des coins extrêmes nord-est et sud-est de la coupe ". Par l'article VII du Traité de 1842' il fut stipulé comme suit :—

" Il est de plus convenu que les chenaux dans le fleuve St-Laurent, sur les deux " côtés des îles du Long Sault et de l'île Barnhardt, le chenal dans la rivière Détroit, " sur les deux côtés de l'île Bois Blanc, et entre cette île et les rives américaines et " canadiennes, et tous les différents chenaux et passages entre les diverses îles, situées " près de la jonction de la rivière Sainte-Claire, avec le lac du même nom, seront égale- " ment libres et ouverts aux navires, vaisseaux et bateaux des deux parties ". Cette stipulation, tout en concédant des droits mutuels dans les chenaux, près des îles nommées, n'affecte pas la ligne de frontière au sud de ces îles, ni elle a rapport à Limekiln Crossing qui est situé au nord de ces îles. Ceci constitue la manière de voir prise par le gouvernement Canadien en 1893, lorsque le gouvernement des Etats-Unis demanda la permission de continuer les travaux d'amélioration à Limekiln Crossing, dans les eaux canadiennes. Le gouvernement du Canada, en 1875, avait contribué pour un montant de $5,000 aux travaux d'amélioration de la navigation dans la rivière Détroit ; et le 8 août 1893, le Gouverneur Général en Conseil, autorisa les Etats-Unis de procéder à l'enlèvement des obstructions dans la rivière, sans tenir compte de la ligne de frontière, avec l'entente explicite que cette autorisation était donnée sans préjudice aux droits de possession du Canada, tels qu'ils sont définis par les cartes géographiques et les déclarations des Commissaires en vertu du Traité de Ghent ; faisant ainsi de Limekiln Crossing, un chenal commun aux deux pays.

Comme conclusion, il pourrait être intéressant d'exposer une comparaison entre le trafic du fret dans la rivière Détroit, et les canaux du " Soo " et Welland.

En ce qui regarde le trafic de la rivière Détroit, on peut dire qu'une comparaison de ce genre a été prise, pour la première fois, durant la dernière saison de navigation. La compilation des chiffres est basée sur les rapports des capitaines de vaisseaux, qui sont enrégistrés au Bureau des Statistiques du Département du Commerce et du Travail des Etats-Unis, et elle comprend la saison de navigation sur les lacs, durant l'année 1905. Les résultats de cette compilation se démontrent comme suit :—

Mois	Sud Tonnes nettes.	Nord Tonnes nettes.	Total Tonnes nettes.
Avril	1,575,877	702,711	2,368,588
Mai	4,551,972	1,352,524	5,904,496
Juin	5,523,021	1,780,541	7,303,562
Juillet	5,911,625	1,941,734	7,853,159
Août	6,300,003	2,314,810	8,614,813
Septembre	4,597,640	1,493,059	6,090,699
Octobre	5,582,689	1,522,905	7,105,594
Novembre	4,593,752	1,578,375	6,172,127
Décembre	1,354,506	871,542	2,226,048
	39,991,085	13,648,001	53,639,086

Le mouvement du trafic vers le sud est presque trois fois aussi grand que celui qui se fait dans la direction opposée. Ceci est dû en grande partie au tonnage immense du minérai de fer provenant des ports d'en haut des lacs, et qui est destiné aux ports le long de la rive sud du lac Erié, d'où il est expédié par chemin de fer aux grandes aciéries et fonderies des districts du sud de la Pensylvanie. Le fret transporté dans une direction sud par la rivière Détroit, pendant la dernière saison de navigation sur les lacs, est divisé comme suit :—

Fleur	3,176,928 tonnes.
Minérai et minéraux, à l'exclusion du charbon, dont il n'y a pas eu de trafic vers le sud	32,900,685 tonnes.
Bois	1,851,324 tonnes.
Fret non classifié	971,151 tonnes.

Le mouvement du trafic du fret vers le nord est divisé comme suit :

Charbon	11,928,158 tonnes.
Grain et graine de lin	6,168 tonnes.
Minerai et minéraux	415,533 tonnes.
Bois	11,940 tonnes.
Fret non classifié	1,286,192 tonnes.

Le trafic par les canaux du "Soo", qui unissent le lac Superieur aux autres grands lacs, et par le canal Welland, qui fait de même pour le lac Ontario, a grandement augmenté durant la dernière saison de navigation. Voici un rapport qui indique le trafic par les canaux du Sault Ste-Marie, pour les années 1896 à 1905, inclusivement :—

Saison.	Sud. Tonnes nettes.	Nord. Tonnes nettes.	Total. Tonnes nettes.
1896	....	....	16,239,061
1897	....	....	18,982,755
1898	....	....	21,234,664
1899	20,619,534	4,636,276	25,255,810
1900	20,532,493	5,110,580	25,643,075
1901	23,087,742	5,315,323	28,403,065
1902	30,275,989	5,685,157	35,961,146
1903	26,932,238	7,742,199	34,674,437
1904	24,213,902	7,332,204	31,546,106
1905	36,778,738	7,491,942	44,270,680

Pendant la saison de navigation sur les lacs durant l'année de calendrier 1905, le transport total du fret par le canal des Etats-Unis a atteint les chiffres de 38,802,190 tonnes, tandis que par le canal canadien le total a été de 5,468,490 tonnes.

On peut voir que, durant la saison de navigation sur les lacs, en 1905, la différence entre le montant de fret, transporté, respectivement, par la rivière Détroit et les deux

canaux du "Soo", est de 9,368,406 tonnes en faveur de la première. On peut dire que cela représente, au moins avec un certain degré d'exactitude, le trafic par les détroits de Mackinac, consistant surtout de chargements de grain et de fleur venant de Chicago, et de minérai de fer d'Escanaba, tandis que les cargaisons pour l'ouest se composent, en grande partie, de charbon et de colis.

Le tableau suivant représente le montant du trafic, entre le lac Erié et le lac Ontario, par le canal Welland, qui suit une route parallèle à la rivière Niagara.

Saison.	Descendant Tonnes	Montant Tonnes	Total Tonnes
1894	745,942	243,592	989,534
1895	621,926	230,100	852,026
1896	957,928	285,667	1,243,595
1897	1,026,458	218,292	1,240,750
1898	902,590	218,211	1,120,730
1899	622,104	147,514	769,618
1900	579,312	109,245	688,557
1901	501,935	89,311	591,236
1902	507,286	78,811	646,097
1903	715,595	263,212	979,807
1904	620,078	182,402	802,480
1905	848,007	227,961	1,075,968

Respectueusement soumis,

(Signé) THOMAS CÔTÉ,
Secrétaire.

Ottawa, 1 Dec. 1905.

RAPPORT INTERIM

DE LA

SECTION AMERICAINE

APPENDICE "A1"

COMMISSION INTERNATIONALE DES VOIES D'EAU LIMITROPHES.

(Bureau de la Section Américaine)

328 "FEDERAL BUILDING"

BUFFALO, N. Y., 1 décembre 1905.

M. LE SECRÉTAIRE,—1. La section Américaine de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limitrophes a l'honneur de soumettre le rapport progressif suivant :

2. L'Acte des Rivières et des Ports, approuvé le 13 juin 1902 contient la stipulation suivante, savoir :—

" Article 4. Que le Président des Etats-Unis est prié par les présentes d'inviter " le gouvernement de la Grande Bretagne de coopérer dans la formation d'une commis- " sion internationale, qui sera composée de trois membres des Etats-Unis et de trois " membres représentant les intérêts du Dominion du Canada, les devoirs de cette Com- " mission seront de faire des investigations et des rapports sur les conditions et les usages " des eaux adjacentes aux lignes de frontière entre les Etats-Unis et le Canada, y " compris toutes les eaux des lacs et des rivières dont la décharge naturelle coule par le " St-Laurent jusqu'à l'Océan Atlantique ; aussi sur le maintien et la régularisation des " niveaux convenables, et aussi sur l'effet de ces eaux, sur les rives, les constructions qui " y sont situées et sur les intérêts de la navigation, causé par le détournement de ces " eaux de leur cours naturel ou par le changement de ce cours ; de plus, la Commission " devra faire rapport sur les mesures nécessaires à prendre pour régler ce détournement, " et devra faire les recommendations pour les améliorations et règlements qui lui paraî- " tront les meilleurs pour protéger les intérêts de la navigation dans les dites eaux. Les " dits commissaires feront un rapport sur l'opportunité de placer un barrage à la décharge " du lac Erié, pour déterminer si un tel barrage aidera à la navigation ; s'ils trouvent " cette structure opportune, ils devront faire des recommandations à leurs gouvernements " respectifs dans le but d'une entente ou d'un traité qui pourvoiera à la construction de " ce barrage, et donner une estimation du coût probable de ce dernier. Le Président, " dans le choix des trois membres de la dite Commission, pour représenter les Etats- " Unis, est autorisé de nommer un officier du Corps des Ingénieurs de l'Armée des " Etats-Unis, un ingénieur civil bien versé dans les connaissance hydrauliques des " Grands Lacs, et un avocat d'expérience dans les questions de lois internationales et de " droits de rives. Les dits commissaires seront autorisés d'employer telles personnes " qu'ils jugeront nécessaires pour l'exécution des devoirs imposés par les présentes ; et " pour payer les dépenses et les salaires de la dite Commission, le Secrétaire de la Guerre " est autorisé de prendre, sur les montants actuellement appropriés aux chutes de la " rivière Ste-Marie, la somme de vingt mille dollars, ou autant qu'il pourra être néces- " saire pour payer la quote-part des dépenses de la dite Commission, et qui seront portées " au compte des Etats-Unis. "

3. L'invitation ci-autorisée fut dûment communiquée au gouvernement de la Grande Bretagne par l'ambassadeur Américain, à Londres, dans une lettre datée du 15 juillet 1902 (dont une copie est dans l'Appendice "A", page 19) et elle fut acceptée par une lettre du Bureau des Affaires Etrangères de la Grande Bretagne, en date du 2 juin 1903. Les membres de la section Américaine furent nommés le 2 octobre 1903 ; ils étaient : le Colonel O. H. Ernst, Corps des Ingénieurs de l'Armée des Etats-Unis ; M. George Clinton, de Buffalo, N. Y., et le Prof. Gardner S. Williams, d'Ithaca, N. Y. Les membres canadiens de la Commission furent nommés le 7 janvier 1905 ; ils étaient : M. W. F. King, Astronome en Chef, d'Ottawa ; M. J. P. Mabee, C. R., de Toronto, et M. Louis Coste, I. C., d'Ottawa.

4. La section Américaine a tenu sa première assemblée à Washington, D. C., le 10 mai 1905, et s'est organisée par l'élection du Colonel Ernst, comme président. Les fins des investigations à faire ont été définies dans une lettre du Département d'Etat, en

date du 15 avril 1905 (dont copie est dans l'appendice " K ") et dont voici un extrait, savoir :—

" Les termes de la loi sont énoncés dans la copie annexée que l'on peut consulter. " L'opinion du Département est que les mots, comprenant toutes les eaux des lacs et " des rivières, dont la décharge naturelle est par le fleuve Saint-Laurent jusqu'à l'Océan " Atlantique, signifient qu'elles sont la limite de ce qui les précède, et que l'enquête et le " rapport ne devraient couvrir que ces eaux seulement, laissant de côté le bas du fleuve " Saint-Laurent même, ainsi que toutes les autres eaux qui n'ont pas leur décharge " naturelle par ce fleuve.

" L'interprétation plus large donnée à l'Acte par les autorités Canadiennes devrait " être rejetée, sinon pour aucune autre raison, du moins à cause du montant minime " approprié aux dépenses de la section Américaine. On peut difficilement imaginer que " le Congrès avait l'intention, avec une somme de $20.000, de défrayer toutes les dépenses " incidentes d'une investigation qui s'étendrait jusqu'à la côte du Pacifique et qui pour- " rait même comprendre la frontière de l'Alaska."

On apprit non officiellement que le gouvernement d'Angleterre objectait à cette interprétation limitée de la loi, et avait demandé de reconsidérer la question, et que le cas avait été soumis au Procureur-Général. Dans une conférence avec l'Honorable Secrétaire de la Guerre, il fut décidé que les travaux de la Commission seraient mis sous le contrôle du Département de la Guerre. Il fut aussi décidé d'inviter les membres Cana diens à se joindre à la première assemblée générale de la Commission, dans cette cité, qui devait avoir lieu le 25 mai ; et en conséquence une invitation fut émise par le Département d'Etat, à la demande du Secrétaire de la Guerre.

5. Le 25 mai, la Commission générale tint sa première réunion en cette cité, et fut organisée par l'élection du Colonel Ernst, comme président de l'assemblée. Il fut alors convenu qu'aux réunions de toute la Commission, tenues sur le territoire Américain, le président de la section américaine agirait comme chef, et qu'aux assemblées qui auront lieu sur le territoire canadien, le président de la section canadienne agirait comme tel. La Commission demeura en session durant le 25 et le jour suivant, discutant l'organisation, les endroits de réunion permanents, ainsi que l'étendue de ses devoirs. Il fut décidé que pour le présent les bureaux de la section Canadienne devraient être établis à Toronto, ceux de la section Américaine, à Buffalo, et que les réunions générales de la Commission auraient lieu dans l'une ou l'autre de ces cités, selon que cela conviendrait le mieux.

6. La section Américaine ayant communiqué les instructions d'après lesquelles elle devait agir, tel qu'il est ci-dessus mentionné, la section Canadienne présenta le mémoire suivant :—

" Les membres canadiens de la Commission Internationale des Voies d'Eau Limi- " trophes avaient compris que le but de la Commission couvrait des fins plus étendues " que le considèrent les membres américains, et que pour éviter tout malentendu, ils " désirent exposer brièvement de quelle manière ils ont compris que ces questions seront " traitées.

" L'invitation du gouvernement de Sa Majesté par l'intermédiaire de l'Ambassadeur " Américain, à Londres, spécifiait ' la formation d'une commission internationale, com- " ' posée de trois membres des Etats-Unis et de trois membres représentant le Dominion " ' du Canada, dont les devoirs seraient de faire une investigation générale sur les eaux " ' limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, sur les effets produits sur les rives par " ' les changements des niveaux de l'eau, ainsi que sur l'érection et l'établissement d'un " ' barrage à la décharge du lac Erié. '

" Il fut alors résolu, par un rapport du Comité du Conseil Privé du Canada, ' que " ' le gouvernement de Sa Majesté accepterait l'invitation de coopérer dans la formation " ' de la Commission.' Ce rapport, après avoir exposé que les sujets, qui devaient être " discutés, ' concernaient la régie des eaux limitrophes internationales ' déclarait que la " question, en ce qui concerne le Canada, devait être sous le contrôle du ministère de " l'Intérieur et du ministère des Travaux Publics.

" Un délai regrettable, mais inévitable, dans l'organisation de la section Canadienne " de la Commission, fut causé par la maladie longue et continue de l'honorable ministre " des Travaux Publics du Canada.

" Dans la dépêche au gouvernement de la Grande Bretagne, donnant les noms des " commissaires Américains, l'invitation au gouvernement de Sa Majesté est encore " renouvelée pour la 'formation d'une commission internationale pour s'enquérir des " 'conditions et des usages des eaux limitrophes entre les Etats-Unis et le Canada, et " 'pour faire rapport.'

" Après la nomination des commissaires Canadiens, le Premier Ministre du Canada, " Sir Wilfrid Laurier, en exposant la question à la Chambre des Communes du Canada, " en janvier dernier, traita l'objet de la Commission, comme se rapportant à toutes les " eaux limitrophes entre les deux pays, et dans son discours s'exprima comme suit : " 'Dans certaines parties du pays, où la frontière est formée de terre au lieu d'eau, il y " 'a des cours d'eau et de grandes rivières qui ont leurs sources dans un pays et qui " 'coulent dans un autre. Les Etats-Unis ont porté plainte que les canadiens avaient " 'construit certains ouvrages sur des rivières qui avaient leurs sources dans le Canada, " 'et qui coulaient dans le territoire des Etats-Unis, et que ces constructions affectaient " 'le cours des eaux dans leur pays. Nous avons aussi porté plainte aux Etats-Unis, " 'que les Américains avaient érigé sur certaines rivières, entre autre la rivière St-Jean, " 'des constructions qui affectaient le cours des eaux dans notre pays. C'est pourquoi, " 'il est dans l'intérêt, et pour l'avantage mutuels des deux pays, de s'enquérir conve- " 'nablement sur cette question, en vue de faire une législation concourant au même " 'but, si cela est nécessaire. Depuis les temps anciens, il a existé un principe de droit " 'Romain, adopté par les nations les plus civilisées, qui veut que le propriétaire de la " 'rive d'aucun cours d'eau ait le droit d'employer ce cours d'eau pour son propre " 'bénéfice, pourvu qu'il n'en affecte pas l'écoulement au-delà de la limite de sa propriété. " 'Ce principe de loi domine dans presque tous les pays ; mais il est impossible d'adopter " 'ce principe et de le mettre en force, lorsque les ouvrages sur le cours d'eau sont " 'construits dans un pays et que la limite de la propriété est dans un autre pays. Pour " 'ces raisons, nous avons cru qu'il est judiciable de répondre à l'invitation des Etats- " 'Unis pour s'enquérir sur cette question. Nous avons consenti à ce qu'une commission " 'soit nommée qui serait composée de six membres, dont trois représenteraient le gou- " 'vernement des Etats-Unis et trois représenteraient le gouvernement du Canada.'

" Si les recherches de la Commission sont limitées aux eaux des grands lacs seule- " ment, il semblerait que le gouvernement du Canada est sous le coup d'un malentendu " quand aux désirs et intentions du gouvernement des Etats-Unis ; et nous considérons " de notre devoir de faire rapport à notre gouvernement sur les limites que nous nous " attendions de donner au but de la Commission ; c'est pourquoi nous suggérons respec- " tueusement de suspendre toute action jusqu'à ce que nous puissions aviser sur les vues " du gouvernement du Canada, concernant les prémisses de la question ".

7. Le président de la section Américaine déclara qu'il avait été informé que le gouvernement Anglais, dans une correspondance avec le gouvernment Américain, par l'entremise des corps diplomatiques, avait demandé qu'une interprétation plus large fut donnée à la loi du Congrès régissant la Commission ; et que le gouvernement Américain était à considérer la question, mais que quelques jours s'écouleraient avant de pouvoir donner une décision. Il fut alors décidé d'arrêter les procédures de la Commission jusqu'à ce que de nouvelles instructions fussent reçues des deux gouvernements. Il fut convenu que la décision du gouvernement Américain serait communiquée au président de la section Canadienne aussitôt après sa réception, et que si cette décision était favorable à l'interprétation canadienne de la loi, ou si elle n'était pas favorable, et qu'elle fut acceptée par le gouvernement du Canada, alors le président de la section Canadienne convoquerait le plus tôt possible une assemblée de la Commission sur le territoire canadien, en autant que les autres occupations des membres le leur permettraient.

8. La décision de notre gouvernement fut donnée à l'Ambassadeur Anglais, en cette capitale, dans une lettre, datée du 31 mai 1905, écrite par le Département d'Etat (dont

copie est dans l'appendice " E " page 28). Cette lettre informait que les instructions données aux membres américains ne pouvaient être modifiés. Cette réponse fut immédiatement communiquée à la section canadienne, dans une lettre, datée du 2 juin 1905 (dont copie est dans l'appendice " R " page 31) et elle fut transmise par les membres canadiens au gouvernement du Canada, lequel gouvernement, après mure considération, autorisa les membres canadiens de continuer les travaux de la Commission dans les limites prescrites aux membres américains. Voir la lettre du président de la section canadienne, en date du 7 juin 1905 (dont copie est dans l'appendice " S ", page 32).

9. La Section Américaine procéda alors à compléter son organisation. Grâce à la courtoisie de l'Honorable Secrétaire de la Trésorerie, d'excellents appartements furent assignés à son usage dans la Federal Building, à Buffalo ; ces appartements furent divisés en bureaux temporaires, et entièrement fournis de ce qui convenait le mieux sous tous les rapports. Ces bureaux furent prêts le 11 septembre. La section de la commission fut assez heureuse pour se procurer les services d'un secrétaire tel que M. L. C. Sabin, ingénieur hydraulique, ayant plusieurs années d'expérience sur les grands lacs, comme employé du gouvernement. Il entra en devoir le 1er août. Le Professeur Williams, trouvant que des engagements d'affaires, contractés depuis sa nomination, au mois d'octobre 1903, l'empêcheraient de remplir ses devoirs de membres de la Commission, envoya sa démission, et il fut remplacé par M. G. Y. Wisner, ingénieur civil, qui fut nommé le 8 juin 1905.

10. La Commission générale eut sa deuxième réunion à Toronto, les 14 et 15 juin 1905. Les questions suivantes furent soumises à l'attention de la Commission à cette assemblée, savoir :—

(a) Les usages des cours d'eau du Sault Ste-Marie, comme pouvoirs moteurs, et les règlements nécessaires pour assurer une division équitable des eaux entre les deux pays, ainsi que la protection des intérêts de la navigation.

(b) Les usages des eaux de la rivière Niagara, comme puissances motrices, et les règlements nécessaires pour assurer une division équitable des eaux entre les deux pays, ainsi que la protection des chutes Niagara, au point de vue pittoresque de la nature.

(c) Les différences alléguées dans les règlements de la marine des deux pays, en ce qui concerne les phares ou feux de signalement, et l'opportunité d'adopter des signaux uniformes pour les deux pays.

(d) L'opportunité de construire des ouvrages de contrôle à la décharge du lac Erié, y compris l'étude de leur effet sur les niveaux des lacs, sur leurs rives et sur le fleuve St-Laurent.

(e) Le détournement, vers le sud, par la compagnie " Minnesota Canal & Power ", de Duluth, de certains cours d'eau, placés dans l'Etat de Minnesota, et qui se déchargent vers le nord dans la rivière à la Pluie et le lac des Bois.

(f) L'effet produit par le canal d'égoût de Chicago sur les nivaux des lacs Michigan, Huron, Erié et Ontario, et sur le fleuve St-Laurent.

(g) Fixer les bornes de la frontière internationale sur les voies d'eau limitrophes internationales, et les dessiner sur des cartes marines modernes.

11. Aux réunions subséquentes, les questions additionnelles suivantes furent soumises à l'attention de la Commission, savoir :—

(h) La suppression ou l'abolition de la pèche illégale dans les grands lacs.

(i) Localiser et reconstruire des chenaux communs.

(j) Les règlements pour régir la navigation dans les chenaux étroits.

(k) La protection des rives contre les dommages causés par le creusage des chenaux et par l'augmentation de la rapidité de leur courant.

12. Il devint bientôt évident qu'en outre de la collection des données connues sur ces questions, il serait à propos que la Commission fit connaître son existence aux personnes les plus intéressées dans les voies d'eau internationales, afin de recevoir leurs suggestions, et que la Commission visita personnellement quelques ou toutes les localités principales, que ces questions concernent, et donnat des audiences publiques, là où ces audiences seraient désirées pour cause d'affaires d'intérêts locaux.

13. Le 7 juillet, la Commission fit une visite de courtoisie au Gouvernement Canadien, à Ottawa, et fut reçu par les autorités avec les attentions les plus délicates. Entre le 9 et 13 juillet, la Commission fit le trajet sur le fleuve St-Laurent et les canaux, depuis Québec jusqu'à Kingston, à bord du steamer " Frontenac " que le Gouvernement Canadien eut la bienveillance de mettre à sa disposition. Durant le mois d'août, la majorité des membres de la Commission visita Détroit, les rivières Ste-Claire et Ste-Marie, et le Sault Ste-Marie. Entre le 11 et 14 septembre, la Commission générale fit une inspection de la décharge du lac Erié, y compris le port de Buffalo et la rivière Niagara, en haut des chutes, ainsi que les pouvoirs d'eau mis en opération aux chutes Niagara. Des audiences publiques furent tenues à Montréal, le 11 juillet ; à Kingston, le 13 juillet ; aux chutes Niagara, le 14 septembre ; à Toronto, le 15 septembre ; à Hamilton, le 16 septembre ; et à Buffalo le 10 novembre.

14. La Commission générale tint des assemblées à Buffalo, les 27 et 28 octobre et les 10 et 11 novembre Afin de permettre à toutes les personnes intéressées de paraître devant la Commission, ou de s'adresser à elle, il fut décidé qu'un avis public de toutes les réunions serait donné aussi longtemps d'avance que possible, dans les journaux des cités principales, des grands lacs et du St-Laurent.

15. De toutes les questions soumises à l'attention de la Commission, la plus pressante à considérer était celle qui se rapportait aux usages des cours d'eau du Sault Ste-Marie. Voici un résumé de la situation : Le volume d'eau qui se décharge du lac Supérieur, au niveau normal de l'eau basse 601, est d'environ 64,000 pieds cubes par seconde. Quelquefois il y a eu des périodes où l'eau est devenue plus basse, avec une décharge moins considérable. Des deux côtés des rapides, la navigation se fait au moyen d'un canal construit par les gouvernements des Etats-Unis et du Canada, respectivement.

Le trafic par ces canaux a atteint des proportions énormes et va toujours en augmentant. Il a été plus considérable, cette année, qu'en aucun temps auparavant, et excèdera de beaucoup 40,000,000 de tonnes pour l'année. La quantité d'eau consumée par la mise en opération des canaux, durant les huit mois de navigation, est d'environ 1,200 pieds cubes par seconde. La quantité requise à l'avenir sera plus grande. Au moins 4,000 pieds cubes d'eau devraient être absolument réservés pour les usages des canaux, et en accordant des privilèges pour des pouvoirs moteurs, les deux gouvernements ne devraient pas compromettre le droit d'en augmenter le montant indéfiniment. On peut faire remarquer, en passant, que la navigation des radeaux dans les rapides a tellement diminué—et elle se résume a peu de chose maintenant—que les quantités d'eau ci-dessus mentionnées y suffiront amplement. Ce qui peut permettre d'employer temporairement environ 60,000 pieds cubes d'eau pour les pouvoirs moteurs.

16. Sur le côté canadien, la compagnie " Lake Superior Power " met en opération un canal d'une capacité d'environ 9,000 pieds cubes par seconde, et elle n'emploie que 7,000 pieds cubes par seconde. Cette compagnie a projeté un canal additionnel, non encore construit, qui devra avoir une capacité d'environ 23,000 pieds cubes par seconde. Du côté américain, la compagnie " Michigan Lake Superior Power " a mis en opération un canal d'une capacité d'environ 31,000 pieds cubes par seconde, dont elle emploie environ 8,500 pieds cubes. Ce canal prend l'eau dans la rivière Ste-Marie, en haut des rapides, traverse la ville du Sault Ste-Marie, et se décharge à un mille environ en bas des rapides, Il y a aussi sur le côté américain la compagnie " Chandler-Dunbar ", propriétaire d'une portion de la rive, le long des rapides, qui a mis en opération des ouvrages à pouvoirs moteurs, et qui emploie environ 1,400 pieds cubes d'eau par seconde. Cette compagnie est à exécuter, des ouvrages de changement et d'amélioration pour ses pouvoirs moteurs, et fait des travaux dans le lit du courant, avec une permission révocable du Département de la Guerre.

D'après cette permission, la consommation d'eau atteindra 3,000 pieds cubes par seconde, mais en mars 1902, la compagnie a demandé qu'on lui permît de construire une digue, en descendant le courant, à partir du quatrième pilier du pont International, en comptant du côté Américain, dans une direction presque parallèle avec le rivage, et relier cette digue avec une bâtisse à pouvoirs moteurs, qui s'étendrait à une égale dis-

tance dans le courant. Une compagnie rivale la " Ste. Mary's Power Company " a demandé, en mars 1903, la permission de construire un canal au moyen de deux digues parallèles s'étendant dans le sens du courant qui descend, et sur une petite distance en remontant le courant, à partir des troisième et cinquième piliers du pont, et avec une bâtisse correspondante pour les pouvoirs. Aucune de ces dernières requêtes ne fut accordée, mais elles demontrent quelles seraient les intentions des compagnies, si elles avaient champ libre. Evidemment, la quantité d'eau n'est pas suffisante pour permettre d'accomplir tous ces projets. Il faut qu'il y ait une entente, par laquelle on devra faire un partage équitable du surplus de l'eau entre les deux côtés de la frontière. Le partage entre des compagnies rivales, heureusement pour la Commission, peut être laissé aux cours de justice.

17. Les demandes au Département de la Guerre, aux Etats-Unis, de la part des compagnies américaines, pour avoir des plus grands privilèges, ainsi que la requête de la Compagnie " Lake Superior Power ", auprès du gouvernement canadien, pour une autorisation additionnelle, ont décidé la Commission, à sa session du 28 octobre de passer la résolution suivante, dont des copies ont été envoyées au Secrétaire de la Guerre, aux Etats-Unis, et au Ministre des Travaux Publics du Canada, savoir :—

" IL EST RÉSOLU, Que dans l'opinion de cette Commission, aucuns autres droits ou " privilèges, concernant les usages ou les détournements de l'eau provenant du lac " Supérieur, ne soient accordés ou conférés par le gouvernement des Etats-Unis ou du " Canada, tant que la commission ne sera pas en possession de toutes les données et " informations nécessaires pour lui permettre de faire des suggestions pour régulariser " l'excédant de ces eaux ; ou que, si de tels droits ou privilèges sont accordés, qu'ils " soient sujets à tout règlements qui pourra être adopté par les deux gouvernements."

18. L'usage des eaux pour des fins de pouvoirs moteurs doit être règlé de façon à ne pas affecter le niveau du lac Supérieur. Il ne devrait jamais être permis d'une part de baisser ce niveau au point de nuire à la navigation, et d'une autre part ce niveau ne devrait jamais élevé au point de submerger les rives.

19. L'acte du Congrès, approuvé le 13 juin 1902, autorisait la compagnie " Michigan Lake Superior Power " de détourner les eaux de la rivière Ste-Marie, au-dessus des rapides, selon certaines conditions parmi lesquelles est la suivante, savoir : " De plus, la dite compagnie sera soumise à une autre condition ; celle d'établir, de " maintenir et de construire, d'une manière convenable et suffisamment rémédiatrice, " des ouvrages de contrôle dans les rapides de la dite rivière, suivant l'approbation du " Secrétaire de la Guerre, et du chef des ingénieurs. La dite compagnie devra maintenir " et mettre en opération les dits canal et ouvrages conformément aux lois et règlements " qui pourront plus tard être recommandés par aucune commission internationale et " devenir en force ".

Une copie complète de cette stipulation sera trouvée à la page 11. Dans cette loi on a reconnu comme principe que l'usage des eaux n'était pas accordé en aucune quantité fixe, ni pour aucune longueur de temps déterminée, et il fut reconnu en outre que le Secrétaire de la Guerre aurait le droit de se rendre sur la propriété et de fermer le canal de la compagnie, en tout on en partie, en aucun temps, jusqu'à la limite nécessaire pour maintenir les niveaux d'eau ; il fut aussi spécifié qus l'usage de l'eau sera finalement règlé par une commission internationale,

En accordant à la compagnie, en vertu de cet acte, de détourner les eaux, le Secrétaire de la Guerre a établi, le 2 décembre 1902, certains règlements (dont la copie est dans l'Appendice " T ", page 33), qui sont encore en force et qui probablement serviront de base fondamentale, à cette Commission, dans la rédaction des règlements qui seront recommandés. Les principes essentiels, sur lesquels ces lois et règlements sont basés, et que cette Commission croit être juste, sont : (1) les niveaux doivent être maintenus ; (2) la navigation doit être protégée ; (3) le public doit se réserver pour le futur le droit de se servir en tout ou en partie des cours d'eau naturels.

20. Une audience publique fut tenue à Buffalo, le 12 novembre, à laquelle les personnes intéressées eurent l'occasion d'être entendues. A sa réunion du 11 novembre

1905, la Commission adopta, à titre d'essai, certains règlements et lois, et elle espère pouvoir les envoyer pour être approuvés aussitôt que possible.

21. La mise en force de ces lois et règlements exige de temps en temps l'action exécutive d'une commission internationale. La mise en force de ces règlements, qui seront établis ultérieurement dans d'autres places, et concerneront d'autres sujets, exigera probablement une action exécutive conjointe. Il ne paraît pas évident, d'après les termes de la loi créant cette Commission, que le Congrès avait l'intention de pourvoir à l'établissement d'un bureau international permanent. Il est désirable que la position de la présente Commission, comme bureau exécutif permanent, soit définie, ou qu'un nouveau bureau soit créé.

22. Les questions soumises à la considération de cette Commission, énumérées dans les paragraphes 10 et 11, ci-dessus mentionnés, couvrent un nombre varié de sujets. Quelques-uns de ces sujets tombent évidemment sous la juridiction de la Commission, telle que constituée, tandis que d'autres sujets sont complètement en dehors de cette juridiction, et pour les autres, il y a place pour beaucoup de doutes. Les membres de la section Canadienne de la Commission sont prêts à et anxieux d'étudier toutes ces questions et d'étendre la juridiction de la Commission à toutes les eaux internationales entre les Océans Atlantique et Pacifique. Il est désirable que les vues du Congrès, à ce sujet, soient définies plus clairement.

23. Depuis qu'elle a complété son organisation en septembre, la Commission a recueilli un bon nombre d'informations ou de données se rapportant à quelques-unes de ces questions, particulièrement celles qui concernent l'usage des eaux aux chutes Niagara, et à la régularisation du niveau du lac Erié par des ouvrages construits près de sa décharge. Relativement au sujet des chutes Niagara, bien que la Commission ne fut pas encore prête a faire rapport, elle crut qu'il était convenable de passer, à son assemblée du 28 octobre, la résolution suivante, dont des copies furent transmises au Secrétaire de la Guerre, aux Etats Unis, et au ministre des Travaux Publics du Canada, savoir :—

" IL EST RÉSOLU, Que cette Commission recommande aux Gouvernements des " Etats-Unis et du Canada de faire les démarches, qu'ils croiront nécessaires, pour empê- " cher les gouvernements soit Fédéral, d'un Etat ou d'une province d'accorder ou de " renouveler aucuns droits et franchises incorporés pour les usages des eaux de la rivière " Niagara, comme pouvoirs moteurs ou pour d'autres fins, jusqu'à ce que cette Commis- " sion puisse recueillir les informations nécessaires qui lui permettront de faire, aux " gouvernements des Etats-Unis et du Canada respectivement, un rapport bien complet " sur les ' conditions et usages ' de ces eaux."

24. Pour permettre à la Commission de continuer ses investigations, l'appropriation d'un montant additionnel sera requise.

Très respectueusement,

(Signé) O. H. ERNST, *Président de la Section Américaine.*

(Signé) GEORGE CLINTON,

(Signé) GEORGE Y. WISNER, *Membres de la Section Américaine.*

HON. WM. H. TAFT, Secrétaire de la Guerre, Washington, D. C.

RÉPONSE

(19*c*.)

De la Commission Internationale des eaux limitrophes sur l'état des chutes Niagara, et ses recommandations à ce sujet. Aussi, un rapport de la commission sur la situation physique actuelle au Saut-Sainte-Marie, avec les règlements recommandés par la commission dans le but de contrôler la dite situation.

BUFFALO, N.-Y., 3 mai 1906.

L'honorable Ministre des Travaux publics du Canada, et
L'honorable Secrétaire de la Guerre des Etats-Unis.

La commission Internationale des eaux limitrophes a l'honneur de présenter le rapport suivant touchant la conservation des chutes Niagara :—

La commission a fait une étude approfondie de la situation physique des chutes Niagara, et les deux sections ont présenté des rapports à leurs gouvernements respectifs, appelant l'attention sur la situation telle que représentée. Les opinions et les recommandations suivantes sont basées sur une étude minutieuse des faits et sur la situation telle qu'exposée dans ces rapports.

1. La commission est d'avis qu'il serait sacrilège de détruire la beauté naturelle des chutes Niagara.

2. Malgré que les membres de la commission ne s'entendent pas parfaitement au sujet des effets que produiraient le détournement d'une certaine quantité d'eau des chutes Niagara, tous sont d'opinion que le détournement de plus de 36,000 pieds cubes par seconde sur le côté canadien de la rivière Niagara ou de la péninsule de Niagara, et de 18,500 pieds cubes par seconde sur le côté américain de la rivière Niagara, y compris certains détournements sur le canal Erié, pour fournir de la force hydraulique, ne peuvent être faits sans nuire à l'ensemble des chutes Niagara.

3. En conséquence, la commission recommande que ces détournements, sans compter l'eau nécessaire à l'usage domestique ou celle qui est employée aux écluses des canaux de navigation, soient limités à 36,000 pieds cubes par seconde sur le côté canadien, et à 18,500 pieds cubes par seconde sur le côté américain; et de plus, qu'un détournement ne devant pas excéder 10,000 pieds cubes par seconde soit autorisé pour les fins sanitaires du "Chicago Drainage Canal" et qu'un traité ou une loi limite tel détournement aux quantités mentionnées.

Nous étudierons, dans un rapport séparé, les effets que le détournement d'eau pour le "Chicago Drainage Canal" produirait sur les intérêts généraux de la navigation des grands lacs.

En acceptant les termes ci-dessus, la section canadienne s'est réservé le droit de faire connaître ses vues, qui seraient de limiter à vingt-cinq ans le traité ou la convention concernant la conservation des chutes Niagara, ainsi que d'établir les règles applicables à tout détournement ou tout usage des eaux qui touchent à la limite internationale, et de tous les cours d'eau qui traversent la frontière.

Nous proposons les règles fondamentales suivantes :—

1. Dans toutes les eaux navigables leur usage pour servir à la navigation est un droit qui prime et qui domine. Le régime des grands lacs qui séparent les Etats-Unis

du Canada et qui trouve un débouché à la mer par voie du Saint-Laurent devrait être gardé intact.

2. Le détournement permanent ou complet des eaux navigables ou de leurs cours d'eau tributaires ne devrait être permis que pour l'usage domestique et pour les écluses dans les canaux de navigation.

3. Un détournement peut être temporairement permis dans le cas où l'eau peut revenir dans la rivière, et quand ce détournement ne nuit nullement à la navigation. Dans ce cas, chaque pays doit avoir le droit de détourner une égale quantité d'eau.

4. Aucune entrave ou aucun détournement ne devrait être permis des cours d'eau navigables traversant la frontière, ni aucun détournement des tributaires de ces cours d'eau, quand ces entraves ou ces détournements seraient de nature à nuire à la navigation de l'un ou l'autre pays.

5. L'un et l'autre pays auront le droit de détourner des cours d'eau internationaux qui ne sont pas navigables, et de leurs tributaires, en proportion égale pour les deux pays, l'eau nécessaire à l'irrigation ou à quelques autres objets d'urgence.

6. Une commission permanente conjointe devant être mieux en mesure de régler les différends qui pourraient surgir quant à l'application de ces règlements, il est de notre avis que telle commission devrait être nommée.

Les membres américains sont d'avis que l'énonciation de principes devant servir de base à un traité général ne tombe pas dans leurs attributions, et de plus, que la juridiction des membres de la section américaine est limitée au régime des grands lacs.

GEORGE GIBBONS,
Président de la section canadienne.

W. F. KING,
Membre de la commission.

LOUIS COSTE,
Membre de la commission.

THOMAS COTE,
Secrétaire de la section canadienne.

O. H. ERNST,
Colonel, corps du génie, Etats-Unis d'Amérique, président de la section américaine.

GEORGE CLINTON,
Membre de la commission.

GEORGE Y. WISNER,
Membre de la commission.

L. C. SABIN,
Secrétaire de la section américaine.

RAPPORT SUR LA SITUATION PHYSIQUE ACTUELLE AU SAUT-SAINTE-MARIE, AVEC LES REGLEMENTS RECOMMANDES PAR LA COMMISSION INTERNATIONALE DES EAUX LIMITROPHES DANS LE BUT DE CONTROLER LA DITE SITUATION.

BUFFALO, N.-Y., 3 mai 1906.

L'honorable Ministre des Travaux publics du Canada, et
L'honorable Secrétaire de la Guerre des Etats-Unis.

La Commission Internationale des eaux limitrophes a l'honneur de présenter le rapport suivant sur la situation physique actuelle au Saut-Sainte-Marie, avec les règlements qui sont de nature à la contrôler.

Lors de son organisation, la Commission Internationale des eaux limitrophes a trouvé que l'affaire la plus urgente que contenait le champ de ses attributions était le règlement touchant l'usage des eaux de la rivière Sainte-Marie par des corporations privées, dans le but de prendre le contrôle de ces eaux pour protéger les intérêts présents et futurs de la navigation. La commission s'est alors mise à l'œuvre en faisant

examiner par un comité spécial les conditions locales et étudier toutes les données qu'il a pu réunir. Après avoir fait une étude approfondie de toutes les pièces à renseignements qu'on a pu recueillir, et après avoir entendu les témoignages de tous les intéressés relativement à l'usage des eaux au Saut-Sainte-Marie, y compris ce qui concerne les intérêts de la navigation, la commission croit que les règlements ci-joints recommandés, concernant l'usage de ces eaux ou leur détournement du cours naturel, rendront entièrement justice aux intérêts privés, et, en même temps, protégeront parfaitement le commerce et la navigation.

L'étendue du trafic qui se fait par voie des grands lacs est bien démontrée par les statistiques officielles de la somme de fret qui a passé par les écluses du Saut-Sainte-Marie au cours de la saison de navigation de 1905, et qui a dépassée le chiffre de quarante-quatre millions de tonnes nettes. Il faudrait à ce montant ajouter le tonnage local, qui est considérable, et le trafic qui se fait entre les ports des lacs Michigan et Huron et l'est, formant un trafic total sur les lacs se chiffrant par cinquante et soixante millions de tonnes environ. Le transport immense qui se fait par voie des grands lacs, et conséquemment la nécessité qui s'impose de faciliter et de protéger, dans l'intérêt public, le dit transport, devient évidente si l'on considère que durant la saison de 1905 le transport par voie des lacs a pu faire économiser plusieurs millions de dollars. Le taux moyen de transport du fret sur le lac Supérieur était, en 1905, de $.00085 par tonne-mille, tandis que suivant les renseignements les plus exacts qu'on a pu obtenir le tarif du transport par chemin de fer, entre les points situés sur le lac Supérieur et l'est, n'est pas moins de $.004 par tonne-mille. Le tonnage par mille économisé en faisant le transport par eau au lieu de voie ferrée a donc été d'au moins $.00315. La distance moyenne sur laquelle le fret a été transporté est de trente-trois milles et trois dixièmes. Le nombre total de tonnes de fret qui sont passées par les écluses du Saut en 1905 est de 44,270,680, et de là il suit que cette année, le transport sur le lac Supérieur a rapporté une économie totale approximative de $116,000,000 pour le fret seulement. En autres termes, en faisant le transport du fret du lac Supérieur par voie des grands lacs, une économie de $116,000,000 a été faite en 1905 par les producteurs de matières brutes, les manufacturiers et les consommateurs, et le montant qu'ont économisé les manufacturiers leur a permis d'approvisionner les marchés du pays et de concourir sur les marchés étrangers.

L'augmentation du trafic par les grands lacs au cours des quelques années dernières, et l'immense perspective qui se présente pour l'avenir, ont convaincu la commission que certaines démarches devraient être faites non seulement pour voir à préserver les niveaux des lacs, mais encore pour maintenir le contrôle absolu de toutes les eaux qui servent à maintenir ces niveaux, ainsi que de tous les terrains qui, maintenant ou plus tard, peuvent être utiles ou nécessaires à faciliter ou augmenter la navigation. En conséquence, la commission est parfaitement d'avis que les gouvernements des Etats-Unis et du Canada devraient travailler conjointement dans le but de contrôler entièrement, en particulier et en général, tout détournement d'eau au Saut-Sainte-Marie, afin qu'au besoin on puisse se servir de ces eaux pour la navigation.

RIVIÈRE SAINTE-MARIE.

Notre étude de la situation physique telle qu'existant au Saut-Sainte-Marie a fait connaître les faits suivants:—

La rivière Sainte-Marie continue le chenal qui réunit le lac Supérieur au lac Huron. Sur son parcours, qui est de soixante-quatre milles, l'abaissement total a varié, dans les dernières années, de 21 à 23 pieds; de cet abaissement total on trouve 18 à 20 pieds sur une distance de trois quarts de mille, aux rapides du Saut-Sainte-Marie. L'écoulement entier du bassin de drainage du lac Supérieur, qui a une superficie de 76,100 milles carrés, passe la rivière Sainte-Marie, débitant en moyenne environ 70,000 pieds cubes d'eau par seconde. Comme cette rivière constitue la seule voie de communication par eau entre les lieux importants d'industrie de la région du

lac Supérieur et les marchés de l'est, on a, depuis longtemps, reconnu l'importance d'améliorer cette rivière en vue de la rendre navigable. En 1855, le premier canal avec écluses pouvant faire passer les vaisseaux des lacs a été terminé, au coût d'environ un million de dollars. Ce canal était muni de deux écluses, dont chacune mesurait soixante-dix de largeur, trois cent cinquante pieds de longueur, neuf pieds d'ascension, et une profondeur de onze pieds et demi d'eau sur les buscs. Le nombre toujours croissant et l'augmentation de grosseur des vaisseaux passant par la rivière Sainte-Marie ont créé la nécessité de construire, en 1870, l'écluse Weitzel. Elle fut terminée en 1881 et sert encore maintenant; sa longueur est de cinq cent quinze pieds, la largeur des sas est de quatre-vingts pieds, et il y a environ quatorze pieds d'eau au-dessus du busc au niveau normal de l'eau basse.

L'augmentation du nombre d'écluses ne suffisait pas encore à faire face aux besoins sans cesse croissants et rapides du commerce; par conséquent, il devint nécessaire de construire une autre écluse sur le côté américain, connue sous le nom d'écluse Poe. Elle a un sas de huit cents pieds de longueur, cent pieds de largeur, et une profondeur d'environ dix-neuf pieds au niveau normal de l'eau basse.

On a cru que l'écluse Poe suffirait pour plusieurs années au trafic du lac Supérieur ; mais cette écluse ainsi que celle qui se nomme Weitzel, et de plus l'écluse canadienne décrite ci-dessous, ont à certaines époques été insuffisantes à la circulation voulue des vaisseaux qui faisaient le service des deux côtés des rapides ; et il est évident que dans un avenir prochain il faudra fournir aux besoins du commerce les avantages d'un plus grand nombre d'écluses.

Sur le côté canadien de la rivière, on a construit une écluse de neuf cents pieds de longueur, soixante pieds de largeur, et dont la profondeur d'eau sur le busc est d'environ 19 pieds au niveau normal de l'eau basse. Cette construction a été terminée avant l'écluse Poe. Il y a actuellement plusieurs navires qui font le service des lacs qui ne peuvent passer cette écluse, vu que leur bau est de 60 pieds ou plus.

Les travaux d'amélioration de la rivière Sainte-Marie, en aval des écluses, ont été, pour ainsi dire, ininterrompus ; ils consistent en un curage des chenaux et dans la construction du chenal nommé le " Hay Lake Channel ". On a pu obtenir une profondeur utilisable de 17½ à 19 pieds, variant suivant l'état du niveau d'eau. Le gouvernement des Etats-Unis fait actuellement creuser les chenaux à une profondeur de 21 pieds à l'eau basse, et construit un nouveau chenal par voie du West-Neebish, ce qui offrira un autre moyen de communication entre le lac au Foin (*Hay lake*) et le lac à la Vase. Ce chenal aura au moins 300 pieds de largeur et 21 pieds de profondeur à l'eau basse, et il sera navigable pour tous les vaisseaux naviguant sur la rivière. Ces ouvrages d'amélioration ont coûté au gouvernement des Etats-Unis environ quatorze millions de dollars, et au gouvernement du Canada environ cinq millions.

Le tonnage des navires qui font le service des lacs a augmenté rapidement. En 1890 les navires avaient une longueur de 300 pieds ; en 1896, 400 pieds ; en 1902, 500 pieds, et en 1906 il y aura six navires de 600 pieds. En 1904 il n'y avait que quarante navires faisant le trafic du lac Supérieur, et leur capacité était de 8,000 tonnes ou plus, tandis qu'au cours de l'année 1906 trente-deux navires de plus feront le trafic, et aucun d'eux n'aura un registre de moins de 8,000 tonnes de chargement. La capacité totale de ces trente-deux vaisseaux additionnels sera d'environ 338,000 tonnes par voyage simple, et représentera une augmentation d'environ 20 pour 100 au tonnage de la flotte qui fait le transport du minerai des régions du lac Supérieur.

Le total du fret allant au lac Supérieur ou en venant a doublé deux fois au cours des treize années dernières, car en 1905 il était de 44,270,680 tonneaux, soit environ quatre fois ce qu'il était en 1892. La valeur des cargaisons qui sont passées par les canaux du Saut en 1905 était de $416,965,484. Ces chargements comprenaient le fer —c'est-à-dire le minerai et le fer forgé—en proportion de vingt-sept pour cent, et les céréales, en proportion de vingt-huit pour cent de cette valeur.

On estime que le système actuel d'éclusage peut donner ce qu'on considère comme un service raisonnablement rapide dans le cas où le trafic sera limité à cin-

quante millions de tonnes durant la saison de navigation, mais si le transport doit excéder soixante millions de tonnes, il s'ensuivra des retards plus fréquents qui causeront de fortes pertes d'argent. Vu l'augmentation de ce commerce dans le passé, il semble imprudent d'en juger pour l'avenir ; mais tout porte à croire qu'avant la fin de la construction d'une autre écluse le trafic aura dépassé la limite calculée du service rapide. A ce sujet, nous désirons attirer l'attention sur le fait que les plus grands navires des lacs et beaucoup d'autres qui sont actuellement mis dans le service, sont déjà restreints dans leur tonnage à cause du peu de profondeur de l'eau, et ils sont sujets à subir du retard parce qu'un seul de ces navires peut à la fois passer par la plus grande des écluses. En outre, plusieurs des grands navires du régime des lacs ne peuvent passer que par les écluses de Poe et par celles du Canada à cause de leurs dimensions. A l'avenir, s'il faut en juger par l'expérience du passé et par les prévisions des personnes qui connaissent le sujet, le degré d'augmentation des navires rendra le régime actuel d'écluses insuffisant avant qu'on puisse l'améliorer. Le manque de moyen de communication pour faire éviter les rapides, ou le retard que produiraient les réparations des écluses en cas d'accident, en paralysant temporairement le commerce, causeraient des pertes incalculables au point de vue financier

Le canal qui conduit aux écluses américaines venant d'en haut de la rivière a une longueur de 4,200 pieds et une coupe transversale d'environ 5,000 pieds carrés. A l'endroit le plus rétréci la largeur de ce canal n'atteint que 108 pieds, et il est à cet endroit traversé par une travée tournante du pont International. Les bords de ce canal sont fréquemment couverts de navires attendant passage après le départ des autres vaisseaux qui entrent dans le lac Supérieur par voie des écluses. Le mouvement des navires dans un passage si étroit offre de grandes difficultés et n'est pas sans dangers. Ce qui rend la situation plus difficile, c'est qu'un fort courant se produit dans le canal quand les écluses sont remplies. Le gouvernement des Etats-Unis a préparé des plans pour doubler la largeur de ce canal à l'endroit le plus étroit et l'augmenter sur d'autres points. Ces ouvrages serviraient à améliorer la situation pour le moment, mais il est évident que l'on devrait pourvoir à son agrandissement plus tard, afin qu'après la construction d'une nouvelle écluse il y ait moyen d'en remplir à la fois deux ou plusieurs sans qu'il se produise un courant trop fort. Il faudra pour cela que les Etats-Unis fasse l'acquisition d'une plus grande étendue de terrain sur les bords de la rivière.

Le canal canadien a environ 6,000 pieds de longueur et une largeur variant de 143 à 156 pieds, avec une profondeur d'un peu plus de vingt-deux pieds. L'écluse canadienne ci-haut mentionnée se trouve située à l'extrémité est de ce canal. Les mêmes considérations générales que nous avons présentées touchant le canal et les écluses du côté américain s'appliquent au canal et aux écluses de ce côté.

PRODUCTION DE PUISSANCE HYDRAULIQUE.

Le projet de produire de la puissance hydraulique aux rapides Sainte-Marie et l'accomplissement de ce projet ont eu pratiquement deux motifs : servir les intérêts de la "Chandler-Dunbar Power Company" et d'autres intérêts combinés, et ceux de la compagnie dite "Lake Superior Corporation" et de ses compagnies subordonnées, la "Lake Superior Power Company" et la "Michigan-Lake Superior Power Company".

En 1883, Wm Chandler reçut des lettres patentes lui concédant une bande de terrain mesurant 3,000 pieds de longueur située sur le côté nord du canal des chutes Sainte-Marie et avoisinant les rapides sur le côté américain de la rivière. En 1887, la compagnie dite "Edison Sault Light and Power Company" fut fondée dans le but de produire de la puissance hydraulique à cet endroit ; l'année suivante un canal d'environ 2,200 pieds de longueur fut creusé à travers cette propriété, et la puissance hydraulique qu'on a développé a servi aux besoins locaux, surtout pour l'éclairage à l'électricité. En 1889, la compagnie ci-haut nommée reçut du gouvernement des Etats-Unis un permis autorisant l'extension de son coursier de décharge en reliant l'extré-

mité inférieure de la levée à l'île numéro 3 ; et en 1893 un permis fut accordé pour unir les îles numéros 3 et 4 situées en face des propriétés américaines, fournissant par là un coursier de décharge permettant à la compagnie de faire usage d'une chute d'eau plus considérable que la chute naturelle qui existe en face des terrains concédés à M. Chandler.

En 1892, un permis fut accordé par le secrétaire de la Guerre à la compagnie dite "Edison Sault Electric Company", locataire de la compagnie nommée "Chandler-Dunbar Company", pour autoriser la construction d'un barrage à partir de la 3e pile du pont International et se dirigeant en aval. Ce barrage, une fois terminé, a fourni une chute mieux adaptée aux besoins ; et la force hydraulique produite à cet endroit s'est depuis ce temps accrue selon les besoins locaux.

En 1901, ce permis a été modifié afin de pourvoir à l'érection d'une nouvelle usine de force hydraulique en face des terrains concédés à M. Chandler, et à la construction d'un nouveau coursier de décharge au large de l'île n° 3, appartenant aux Etats-Unis, à condition "que la compagnie céderait le coursier de décharge actuellement en usage en deçà de l'île n° 3, et abandonnerait aux Etats-Unis tous ses droits de possession entre la dite île et la rive."

En 1903, ce permis fut encore modifié dans le but de permettre à la compagnie "de continuer la construction de ses ouvrages plus loin dans les rapides de la rivière Sainte-Marie", d'enlever l'usine de force hydraulique et une partie de la levée qui servait dans le moment, et de construire une plus spacieuse usine de force hydraulique et un plus grand barrage pour former une abée, et un coursier de décharge d'une plus grande largeur. Les ouvrages qui ont été entrepris, en vertu de ce dernier permis ont été commencés en 1905 et se poursuivent actuellement.

Avec les ouvrages actuels la chute d'eau est de 9 pieds. La puissance que développent les turbines est d'environ 750 ch.-v. La quantité d'eau qui sert à développer cette puissance hydraulique est d'environ 1,400 pieds cubes par seconde, les fuites comprises. La chute naturelle par les rapides, en face des propriétés riveraines de la compagnie, était d'environ neuf pieds à l'automne de 1903.

En 1892, la construction, sous l'empire du permis de la même année, du barrage plus haut cité a réduit le cours de l'eau qui franchit les rapides sous deux des travées du pont International, enlevant une étendue d'environ 1,915 pieds carrés en coupe transversale.

Les ouvrages actuels se font sous l'empire de permis accordés par le département de la Guerre des Etats-Unis, et l'on s'attend à ce qu'une chute de 13 pieds soit atteinte, qui développera 4,700 chevaux-vapeur en employant 4,000 pieds d'eau par seconde.

Quant à l'emploi du lit des rapides, vis-à-vis les terrains concédés à Chandler, les intéressés qui construisent ces ouvrages réclament les pouvoirs dont ils usent, non seulement en vertu de leurs permis, mais parce qu'ils savent avoir des droits riverains qui sont attachés à la possession de la rive contiguë. Dans une question actuellement en litige, et où les Etats-Unis réclamaient contre la compagnie dite "Chandler-Dunbar Water Power Company", dans le district ouest du Michigan, la cour a décidé que la possession de la rive comporte la possession du lit de la rivière, y compris les îles numéros 1 et 2, et il s'ensuit que le droit d'ériger des ouvrages dans la rivière pour en utiliser l'eau qui coule afin de produire de la puissance hydraulique, plus loin que le terrain du propriétaire riverain, n'existe qu'à condition que ces ouvrages ne nuiront ni directement ni indirectement à la navigation.

La "Lake Superior Corporation", par ses compagnies subordonnées, la "Lake Superior Power Company", organisée sous l'empire des lois de la province d'Ontario, et la "Michigan-Lake Power Company", organisée sous l'empire des lois du Michigan, a fait construire des canaux sur les deux côtés de la rivière, avec les ouvrages nécessaires pour produire de la puissance hydraulique.

Le 30 juin 1888, la compagnie dite "The Sault Sainte-Marie Water, Gas and Light Company" a été constituée en corporation sur le côté canadien en vertu des statuts

revisés d'Ontario, chapitre 164. Par l'acte de 1889, le nom de la compagnie a été changé en celui de " The Ontario Water, Light and Power Company ", et elle a été autorisée à construire des barrages sur le chenal inférieur ou rapides de la rivière Sainte-Marie, ou aucun de ses bras dans la province d'Ontario, et de construire tels autres ouvrages qui seraient nécessaires à la fourniture de l'eau que nécessitent ces travaux, tels droits ne devant s'exercer qu'avec le consentement de la Couronne ou de l'individu en cause.

Après avoir construit une partie de canal hydraulique, cette compagnie eut des embarras financiers et se vit incapable d'achever l'entreprise.

En 1895, Francis H. Clergue et ses associés reprirent la propriété de l'ancienne compagnie, y compris les franchises pour fournir à la ville la lumière électrique, l'eau et les tramways. En même temps le nom de la compagnie fut changé en celui de " Lake Superior Power Company ", et en 1896 une partie de l'île Sainte-Marie, vis-à-vis les rapides, fut concédée à la compagnie en échange de certains terrains dans la ville du Saut-Sainte-Marie (Ont.). La " Lake Superior Power Company " a fait aussi l'achat d'autres terrains dans le voisinage nord du canal dit " Canadian Ship Canal ", et commença à produire de la force hydraulique. La compagnie appelée " The Consolidated Lake Superior Company " fut formée en 1901 dans le but de consolider et de contrôler les intérêts de cette compagnie, de la " Michigan-Lake Superior Power Company " et de plusieurs autres, et en 1894 elle fut reconnue sous le nom de " Lake Superior Corporation ".

Le canal de la " Lake Superior Power Company " est d'environ 200 pieds de largeur au niveau d'eau, et de 12½ pieds de profondeur aux écluses d'amont, prenant graduellement la forme d'un prisme ayant 86 pieds de largeur et 15½ pieds de profondeur à l'usine de force hydraulique. L'outillage actuel produit environ 11,000 ch.-v. à l'arbre de couche de la turbine. La quantité moyenne d'eau employée a été évaluée à 7,000 pieds cubes par seconde, avec un maximum de 8,800 pieds cubes par seconde quand toutes les roues vont à toute force.

En construisant ses ouvrages, cette compagnie s'est servi du lit d'un petit cours d'eau qui coule entre les îles du côté nord de la rivière, et qui a une coupe transversale estimée à 1,603 pieds carrés. Cette compagnie, avec la " Michigan Lake Superior Power Company " que nous décrirons plus bas, a aussi construit des ouvrages de réglementation sur le côté canadien de la rivière en amont des 9ème et 10ème travées du pont International ; ces travées sont les plus rapprochées de la rive canadienne, et ces travaux rendent possible d'arrêter presque complètement l'eau de couler en-dessous. La même compagnie a décidé de construire un second canal beaucoup plus considérable, mais dont les travaux n'ont pas encore été commencés.

Vers 1887, la compagnie du nom de " Saint-Mary's Water Power Company " a commencé à creuser un canal à travers la ville du Saut-Sainte-Marie, Michigan, à partir d'un certain endroit en haut du chenal de navigation, afin de communiquer avec la rivière en aval des écluses. Cette compagnie a fait faillite, et ses droits ont été achetés par la ' Michigan Lake Superior Power Company ", constituée sous l'empire des lois du Michigan, une des compagnies alliées formant subséquemment la " Consolidated Lake Superior Company ".

La " Michigan-Lake Superior Power Company " a construit un canal de plus de deux milles de longueur, ayant une coupe transversale d'environ 4,300 pieds carrés, et s'étendant depuis l'extrémité supérieure d'amont du canal des navires des chutes Sainte-Marie jusqu'à un endroit situé à un mille environ en aval des écluses, où il débouche dans la rivière plus en aval.

Conformément aux dispositions de l'acte dit " River and Harbour Act ", sanctionné le 13 juin 1902, le secrétaire de la Guerre des Etats-Unis, en date du 12 décembre 1902 accorda à la " Michigan Lake Superior Power Company " un permis l'autorisant à détourner les eaux de la rivière Sainte-Marie par voie de son canal, mais en conformité avec les règlements fixés; c'est-à-dire le maintien du niveau normal des eaux, y compris la construction d'ouvrages de réglementation. Les ouvrages de régle-

mentation ont été partiellement construits, mais vu qu'ils ne sont pas terminés et que l'usine de force hydraulique et l'abée d'amont ont besoin de réparations, la capacité totale de 31,200 pieds par seconde qu'a le canal n'est pas employée pour le présent; on estime qu'il n'y a que 8,500 pieds par seconde en usage en ce moment. Les ouvrages de réglementation sont ceux cités plus haut, et qui, une fois terminés, couvriront en partie les travées 9 et 10 du pont International sur le côté canadien.

CONDITIONS HYDRAULIQUES.

La tête du canal, aux rapides Sainte-Marie, est située à environ 14 milles en aval de la Pointe-Iroquois, endroit qui peut être considéré comme la tête des rapides de la rivière Sainte-Marie. Sur ces 14 milles il y a une chute d'environ 0.4 pied seulement. Comme la pente du lit de la rivière est très douce, le niveau est presque toujours le même, et le niveau moyen du lac Supérieur est directement modifié par un changement quelconque de niveau qui peut survenir dans la rivière Sainte-Marie en amont des écluses. Dans une période de 33 ans, depuis mars 1879, le niveau mensuel moyen n'a jamais été aussi bas, n'ayant atteint que 600·38 pieds au-dessus de la marée moyenne à New-York. Depuis cette année, il n'a jamais été au-dessous de 601·0 pieds durant les mois de navigation, de mai à novembre. Depuis 1893, durant la saison de navigation, il n'y a eu qu'un mois où le niveau normal est descendu plus bas que 601·7 pieds. Depuis 1876, le niveau moyen n'a jamais été au-dessus de 603.2 pieds.

Avant la construction du pont International, en 1887, le chenal de la rivière Sainte-Marie, aux rapides, se composait du chenal principal et de quatre petits cours d'eau passant entre les îles près du côté canadien. Au niveau de l'eau, c'est-à-dire à 601·7 pieds, l'étendue de la coupe transversale de ces cours d'eau, avant qu'on y érigeât des obstructions, s'estimait à 13,452 pieds carrés pour le chenal principal, et 2,064 pieds carrés pour les petits cours d'eau, ce qui donnait à la coupe une étendue totale de 15,516 pieds carrés. Cette coupe transversale a été de temps à autres obstruée par les ouvrages suivants :—

En 1887 le pont International fut construit sur les rapides d'amont. Les piles qui ont été placées dans les rapides ont retranché 1,133 pieds carrés de la coupe. Pendant qu'a duré la construction du pont, et après cela, il s'est fait du remplissage près des culées du pont, ce qui a causé de nouvelles obstructions calculées être d'environ 1,139 pieds carrés, y compris trois des petits cours d'eau plus haut mentionnés, et formant une étendue totale calculée être de 2,272 pieds carrés de la coupe barrée par le pont.

En 1889, la construction du canal subséquemment acheté par la "Lake Superior Power Company" sur le côté canadien, a fait des barrages dans le quatrième des petits cours d'eau ci-haut mentionnés; l'étendue calculée se trouve de 1,603 pieds carrés. Subséquemment, cette compagnie, avec la "Michigan-Lake Superior Power Company", ont construit des ouvrages de réglementation à travers les travées 9 et 10 du pont, la travée 10 étant complètement fermée, et la travée 9 fermée par un barrage en pierre qui peut être ouvert au besoin.

La coupe transversale de la travée 10 ainsi obstruée mesurait environ 724 pieds carrés, et celle de la travée 9 environ 1,649, portant le total du barrage des coupes transversales à 2,373 pieds carrés en ouvrages de réglementation, ou 3,976 pieds carrés si nous y comprenons les petits cours d'eau cités plus haut.

Le barrage construit par la "Chandler-Dunbar Water Power Company" en 1892 a fermé le passage sous les deux premières travées du pont, avec une coupe transversale d'eau d'environ 1,915 pieds carrés.

L'étendue totale ainsi obstruée par tous les ouvrages se monte à 8,163 pieds carrés, ou plus de la moitié de la coupe en travers originale. L'étendue totale de barrage des coupes transversales, avant la construction des ouvrages supplémentaires, était de 5,790 pieds carrés.

Le premier effet de ces divers barrages fut de réduire le cours de la rivière, quoique le cours des chenaux non barrés fût augmenté. Si aucun détournement n'était

fait, l'eau franchissant les rapides étant diminuée, le niveau moyen de l'eau s'élèverait naturellement à une hauteur qui produirait dans la coupe transversale amoindrie un écoulement égal à celui qui aurait eu lieu par la coupe transversale première au niveau le plus bas. La hauteur de la surface de l'eau monterait et descendrait avec ce nouveau niveau plus élevé, comme cela existait auparavant lorsque le niveau moyen était plus bas. La diminution d'écoulement d'eau, due aux barrages mentionnés plus haut, autres que les ouvrages de réglementation, peut être calculée à peu près comme suit, au niveau de 601.7 pieds :—

Cours intercepté par	
Les piles et les remplissages du pont International..	7,000 pieds cubes par seconde.
" Chandler-Dunbar Company ".	7,500 "
Ouvrages de la " Lake Superior Power Company "..	4,500 "
Total..	19,000 "

La section où se sont faites la plupart des observations dont l'objet était d'arriver à connaître le volume d'eau que débite la rivière, est le pont International. Pour pouvoir déterminer le volume total du courant, il a fallu tenir compte de la quantité d'eau que prennent les écluses et les diverses compagnies; conséquemment, les résultats de ces différentes observations ne concordent pas. Ces expériences, faites dans le but de savoir le volume de l'écoulement de ces eaux, n'ont pas embrassé un champ de niveau suffisamment étendu pour arriver à déterminer le degré de changement de volume selon les différences de niveau.

Néanmoins, d'après les résultats qui ont été publiés, il paraîtrait qu'avant la construction des ouvrages de réglementation entre les travées 9 et 10 du pont cette partie de la rivière qui passait par les rapides avait un courant d'un volume de 66,500 pieds cubes par seconde au niveau de 601.7 pieds, et de 80,400 pieds cubes par seconde au niveau de 602.7. Si les calculs sont exacts, le niveau s'élevant d'un pied produirait un volume d'écoulement de 13,900 pieds cubes par seconde; donc, des barrages qui arrêteraient un volume d'eau de 19,000 pieds à la seconde auraient pour effet d'élever le niveau moyen du lac d'environ 1.4 pied.

Une partie seulement de ces barrages, peut-être la moitié, a pu avoir quelque effet, parce que la construction s'est faite lentement et que ces obstacles n'ont pas été au complet depuis que les chenaux ont été remplacés par des canaux de force motrice par lesquels passe l'eau.

En 1899 et en 1902, les fonctionnaires du " United States Lake Survey " ont fait des observations dans le but de déterminer le volume d'eau passant par les rapides, d'abord entre les travées 3 et 8 inclusivement, ou avant la construction des ouvrages de réglementation en amont des travées 9 et 10 sur le côté canadien de la rivière, et ensuite, entre les travées 3 et 8 inclusivement, ou après la construction des ouvrages de réglementation. De ces observations il résulte que, avant la construction de ces ouvrages, le volume d'écoulement, au niveau de 601.7 pieds, était de 66,485 pieds par seconde, et que, ces ouvrages de réglementation terminés, l'écoulement, au même niveau, est de 56,880 pieds cubes par seconde, ce qui fait une diminution d'écoulement, due à ces travaux de réglementation, de 9,605 pieds cubes par seconde à ce niveau.

Le cours total arrêté par les barrages qu'ont fait les différentes compagnies peut alors se résumer comme suit, prenant pour niveau 601.7 pieds:—

Le pont..	7,000 pieds par sec.
" Chandler-Dunbar Water Power Company "..	7,500 "
" Lake Superior and Michigan-Lake Superior Power Company "..	14,100 "
Total..	28,600 "

Les usages présents qu'on fait de l'eau peuvent se calculer comme suit:—

Canaux du gouvernement..	600	pieds par sec.
"Chandler-Dunbar Water Power Company"..	1,400	"
"Lake Superior and Michigan-Lake Superior Power Company"..	15,500	"
Total..	17,500	"

Avant que furent érigés les ouvrages de réglementation de la "Lake Superior Power Company" en amont des travées 9 et 10 du pont International, le débit de la rivière, à 601.2 de hauteur, était probablement d'environ 61,000 pieds par seconde. Quoique l'écoulement puisse être descendu plus bas que ce chiffre durant quelques mois de l'année à l'eau basse, on peut le considérer comme le débit normal à l'eau basse. De cette quantité il doit être réservé au moins 4,000 pieds d'eau par seconde pour l'usage des écluses et le flottage des billots. La "Michigan-Lake Superior Power Company" a un canal qui est supposé prendre un maximum de 31,200 pieds d'eau par seconde; la "Chandler-Dunbar Water Power Company" fait construire des ouvrages qui pourront faire usage de 4,000 pieds d'eau par seconde, et cette compagnie veut atteindre un plus grand perfectionnement. Les ouvrages actuels de la "Lake Superior Power Company" sont capables d'utiliser au moins 9,000 pieds d'eau par seconde, et la compagnie a conçu le projet d'améliorer ses ouvrages afin de faire usage d'à peu près la moitié du surplus de l'eau de la rivière.

Il ressort donc que l'usage actuel de l'eau pour fournir de la puissance hydraulique égale presque le montant de courant entravé par les ouvrages de toutes les compagnies productrices de pouvoir hydraulique pris en bloc, et il est évident que la quantité d'eau requise pour ériger les ouvrages additionnels aux ouvrages présents de puissances hydrauliques est si considérable qu'il y a nécessité qu'une commission internationale prenne le contrôle de tels travaux.

Présentement, le devoir de maintenir le niveau de l'eau en amont des rapides incombe à la "Michigan-Lake Superior Power Company"; l'acte du Congrès, sanctionné le 13 juin 1902, qui autorise cette compagnie à détourner de l'eau de la rivière Sainte-Marie, avec l'approbation du secrétaire de la Guerre et du chef des ingénieurs, pourvoit expressément à ce que le niveau du lac Supérieur soit maintenu aux dépens, s'il y en a, des ouvrages de cette compagnie. Le Congrès, après avoir pris connaissance du fait que les compagnies de pouvoir hydraulique faisaient des plans pour agrandir leurs ouvrages, dans le même acte, a pourvu à une étude des conditions, en vue d'un arrangement qui donnerait aux deux nations le contrôle ainsi que le droit de faire des règlements. La commission, comme base de recommandations en vue des nouveaux règlements, s'est servi des règles et règlements selon lesquels le secrétaire de la Guerre des Etats-Unis a accordé à la "Lake Superior Power Company" le droit de détourner les eaux de la rivière Sainte-Marie, en adaptant ces règles et ces règlements à l'application plus étendue qui s'impose.

RECOMMANDATIONS.

La commission recommande respectueusement:—

1. Qu'il ne soit accordé aucun permis touchant l'usage des eaux de la rivière Sainte-Marie, ni pour l'érection d'ouvrages dans la rivière, sous les eaux ou au-dessus, ni aucune occupation de celles-ci, jusqu'à ce que des plans aient été soumis à l'étude et à la recommandation de la commisison; et que l'usage de ces eaux fait sous l'empire de ces permis ne devra être autorisé qu'en conformité des règlements recommandés ci-après.

2. La commission recommande en outre qu'il ne faudrait accorder ni octroi, ni permis ou privilège qui, en quoi que ce soit, directement ou par voie légale, pourraient porter atteinte aux droits que possèdent les Etats-Unis et le Canada de contrôler le lit de la rivière Sainte-Marie, sous le niveau des eaux hautes, et qu'il ne faudrait surtout

concéder rien qui, légalement ou équitablement, pourrait augmenter le prix des terres ou des droits d'acquisition en vue de faire des améliorations utiles à la navigation, ou qui donnerait droit à compensation au cas où il faudrait enlever ces constructions de la dite rivière.

3. Qu'il faudrait prendre des mesures pour l'agrandissement des écluses du Saut-Sainte-Marie sans retard inutile.

4. Que les gouvernements des Etats-Unis et du Canada se réservent toutes les eaux nécessaires à la navigation, pour le présent et l'avenir, et que le surplus soit partagé d'une manière égale entre les deux pays pour des fins de force motrice.

5. Vu que la commission considère que les intérêts des Etats-Unis et du Canada, en ce qui regarde le maintien des niveaux du lac, et les améliorations des chenaux et la conservation de la réserve d'eau nécessaire à la navigation, sont les mêmes, et qu'ils ne peuvent jouir d'une protection efficace sans le concours des deux gouvernements, elle recommande que les règlements formulés ci-après soient adoptés, et qu'une commission soit nommée pour en surveiller l'application, ou que la Commission Internationale des eaux limitrophes maintenant créée soit investie de ces pouvoirs, sujets aux restrictions ou modifications telles que jugées opportunes.

La commission a adopté la résolution suivante à l'unanimité:

Résolu, que cette commission recommande au secrétaire de la Guerre des Etats-Unis et au ministre des Travaux publics du Canada que l'usage des eaux du Saut-Sainte-Marie soit soumis aux règlements qui suivent:

1. Que personne ne devra placer de construction dans, sur ou sous la rivière Sainte-Marie, ni mettre d'obstacle dans la dite rivière, ni en creuser le lit ou en détourner de l'eau, avant que les plans de ces ouvrages aient été soumis à une commission internationale des eaux limitrophes, et avant que le secrétaire de la Guerre des Etats-Unis et le ministre des Travaux publics du Canada ne les aient autorisés. Tous les ouvrages doivent être faits selon les plans approuvés par cette commission et sujets à sa surveillance et inspection; et que nul usage ou détournement d'eau ne puisse se faire avant que les ouvrages terminés aient été approuvés par la commission.

2. Que les personnes qui emploient ou détournent de l'eau de la rivière Sainte-Marie pour des fins de force motrice devront sans retard soumettre les plans de leurs ouvrages actuels ou projetés, et qu'elles ne soient pas autorisés d'employer ou de détourner plus d'eau de cette rivière que la quantité qu'elles emploient ou détournent actuellement, avant que ces plans aient été approuvés par la commission.

3. Que les plans des ouvrages destinés à employer ou à détourner de l'eau comporteront des ouvrages de réglementation qui puissent maintenir les niveaux. Ces ouvrages devront être tels qu'ils puissent (1) fournir une compensation d'eau égale à celle qu'ils emploieront ou détourneront; (2) arrêter complètement l'eau qui devra passer par les canaux ou les installations; (3) fournir passage à la quantité d'eau qui coule naturellement par la partie occupée par les ouvrages de réglementation; (4) laisser passage aux billes de sciage par les rapides.

4. Que le niveau de la rivière Sainte-Marie en amont des rapides soit maintenu entre 601.7 et 603.2 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer à New-York, selon le mode de niveaux arrêté par le gouvernement des Etats-Unis en 1903, indiqué par un repère placé au sommet de l'écluse Weitzel, au Saut-Sainte-Marie, Michigan, dont la hauteur est de 606.069. L'approbation des plans des ouvrages par la commission et la permission accordée par le secrétaire de la Guerre et le ministre des Travaux publics pour la construction de ces ouvrages, l'usage ou le détournement d'eau, ne devra exempter aucunement les propriétaires ou les exploiteurs de ces ouvrages de l'obligation de maintenir le dit niveau.

5. Que rien de ce qui est contenu dans cette résolution ne puisse nuire ni aux droits des riverains ou autres, ni à leurs pouvoirs, ni à aucune poursuite judiciaire actuellement en cours. Que tous les pouvoirs contenus dans cette résolution soient cumulatifs et non préjudiciables aux autres pouvoirs que possèdent les personnes munies du permis d'exploitation et qui n'ont pu maintenir les niveaux pour des fins de navigation. Que rien de ce qui est contenu dans cette résolution ne puisse porter at-

teinte à l'exercice des droits d'aucun des fonctionnaires soit des Etats-Unis, soit du Canada, agissant conformément aux lois de leur pays respectif, qui voudra empêcher de placer ou faire enlever tous les obstacles de la rivière Sainte-Marie, ou de conserver ou de remettre en navigation toutes les parties de la rivière.

6. Les personnes qui se serviront des eaux de la rivière Sainte-Marie ou en détourneront le cours seront sujettes aux règlements suivants:—

(*a*) Le surintendant général du canal des chutes Sainte-Marie, sous les ordres de l'ingénieur dirigeant du côté américain, avec un fonctionnaire résidant nommé par le gouvernement canadien, sur le côté canadien, formeront une commission dont les fonctions seront de veiller à ce que ces règlements et tout autres qui pourront encore être faits par les autorités reconnues soient dûment observés. Les membres de cette commission et leurs adjoints devront être admis en tout temps aux ouvrages hydrauliques, et tous ces dits ouvrages hydrauliques qui comprennent les canaux, les soupapes de trop plein aux usines de puissance hydraulique, les portes d'amont et les ouvrages de réglementation, devront être exploités selon les ordres de la dite commission, qui aura les pouvoirs de prendre le contrôle des dits ouvrages ou de l'un d'eux quand la chose sera jugée nécessaire dans les intérêts de la navigation.

(*b*) Si le niveau moyen mensuel descendait plus bas que 601.7 au cours d'un certain mois de l'année, l'écoulement par voie des ouvrages hydrauliques sera réduit de manière à rendre de nouveau à 601.7 pieds le niveau moyen mensuel. Dans le cas où le niveau moyen mensuel resterait en bas de 601.7 durant six mois consécutifs, tout écoulement par voie des ouvrages devra être arrêté jusqu'à ce que le niveau moyen mensuel redevienne au-dessus de 601.7 pieds. Dans le cas où le niveau mensuel moyen s'abaisserait au-dessous de 601.2 pieds, tout écoulement devra aussi être arrêté jusqu'à ce que le niveau mensuel moyen remonte au-dessus de 601.2 pieds.

(*c*) Dans le cas où le niveau mensuel moyen s'élèverait au-dessus de 603.2 pieds, l'écoulement par voie des canaux hydrauliques et des ouvrages de réglementation devra être porté à son maximum et continuer ainsi jusqu'à ce que le niveau mensuel moyen s'abaisse au-dessous de 603.2 pieds.

(*d*) Dans le cas où les canaux hydrauliques et les ouvrages de réglementation ne pourraient pas produire le réglage voulu, les personnes qui font usage de l'eau devront faire à leurs dépens et aussitôt que possible à leurs ouvrages des changements qui leur donneront plus de courant, et de la manière approuvée par une commission internationale.

(*e*) Dans le cas où l'exploitation de ces ouvrages hydrauliques produirait des courants nuisibles à la navigation, les personnes qui exploitent ces ouvrages devront les améliorer, ou construire tels autres ouvrages que la commission internationale jugera nécessaires pour remédier aux inconvénients, le tout de manière à recevoir l'approbation de la commission.

(*f*) La commission citée dans le règlement (*a*) aura les pouvoirs voulus pour déterminer si les conditions exposées dans quelques-uns de ces règlements sont de nature à nécessiter l'application des dits règlements, et la décision de la dite commission sera finale; et elle aura aussi le droit d'appliquer à certains ouvrages tels règlements particuliers qu'elle jugera nécessaire aux intérêts de la navigation.

(*g*) Si des ouvrages de réglementation servent au flottage des billots ou des trains de bois, les portes devront être actionnées, au besoin, aux dépens des personnes qui possèdent ou exploitent les ouvrages.

7. Quand ces règlements font mention des pouvoirs des fonctionnaires, il faut entendre que les gouvernements des Etats-Unis et du Canada se réservent le droit de conférer les mêmes pouvoirs ou d'en accorder d'autres à d'autres fonctionnaires ou à la commission internationale.

8. Il faut entendre de plus que les gouvernements des Etats-Unis et du Canada se réservent le droit d'amender, d'étendre ou d'abolir ces règlements, en tout ou en partie, par action conjointe, et qu'ils peuvent transmettre le même pouvoir à la commission internationale.

9. Dans le cas où une personne qui est sujette à ces règlements refusera ou négligera d'y obéir ou de s'y conformer, ou de suivre toute direction ou tout ordre donné par la commission ou le bureau mentionné au règlement (*a*), ce bureau ou cette commission pourra, par l'entremise de leurs fonctionnaires, leurs délégués ou agents, fermer immédiatement l'approvisionnement d'eau à cette personne, ou prendre des moyens de l'obliger à se conformer à suivre les règlements, direction ou ordre que cette commission ou ce bureau peut juger opportun.

10. Les personnes qui possèdent ou qui exploitent des canaux hydrauliques ou autres ouvrages n'auront droit à aucun dommage ou compensation de la part des gouvernements des Etats-Unis ou du Canada dans aucun cas pour certain acte ou certains actes provenant du gouvernement des Etats-Unis ou du Canada, ou de l'un des deux gouvernements, ou de leurs fonctionnaires ou proposés, quand en aucun temps ils seront chargés de mettre ces règlements en vigueur; ou quand ils exerceront leurs droits de réglementer ou de suspendre le cours de l'eau se dirigeant par des canaux ou des ouvrages de réglementation, ou par les uns et les autres; ou quand ils révoqueront ou annuleront certains permis ou certaines concessions ayant été accordés ou devant l'être plus tard à telles personnes.

11. Dans la construction de ces règlements le mot "personne" ou "personnes" devra être pris dans le sens des individus, des corporations, des associations et des compagnie, selon le cas, sans y comprendre le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada.

GEORGE C. GIBBONS,
Président de la section canadienne.

W. F. KING,
Membre de la commission.

LOUIS COSTE,
Membre de la commission.

THOMAS COTE,
Secrétaire de la section canadienne.

O. H. ERNST,
Colonel, corps du génie, E.-U., président de la section américaine.

GEORGE CLINTON,
Membre de la commission.

GEORGE Y. WISNER,
Membre de la commission.

L. C. SABIN,
Secrétaire de la section américaine.

(19*d.*)

SECOND RAPPORT INTERIMAIRE

DE LA SECTION CANADIENNE DE LA COMMISSION INTERNATIONALE DES EAUX LIMITROPHES.

OTTAWA (ONTARIO), le 25 avril 1906.

L'honorable C. S. HYMAN,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Les membres canadiens de la Commission Internationale des eaux limitrophes ont l'honneur de vous transmettre le rapport suivant :—

A la dernière réunion entière de la Commission Internationale des eaux limitrophes tenue à Toronto les 6 et 7 mars 1906, le président de la section américaine a présenté la lettre suivante :—

SECRÉTARIAT D'ETAT, WASHINGTON, le 13 février 1906.

A l'honorable Secrétaire de la Guerre,

MONSIEUR,—Il y a déjà plusieurs mois, le Secrétariat d'Etat et l'ambassadeur d'Angleterre ont mis à l'étude la possibilité d'un traité entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, concernant l'usage des eaux de la rivière Niagara et la conservation des chutes.

Le 13 novembre, l'ambassadeur a transmis au Secrétariat un rapport du Conseil privé du Canada, sanctionné le 2 novembre 1905, qui porte que, d'après un rapport de la section canadienne de la Commission Internationale des eaux limitrophes, il est entendu que la commission étudie le sujet et qu'elle espérait être bientôt en mesure de présenter aux gouvernements des Etats-Unis et du Canada un rapport conjoint, et recommander à ces gouvernements l'adoption des règles et règlements qui seront de nature à empêcher la destruction des chutes Niagara par l'usage que les manufacturiers feraient de ces eaux.

Dans le rapport de la section américaine fait au secrétaire de la Guerre le 1er décembre 1905, se trouve la déclaration suivante : La commission a fait des progrès satisfaisants dans la collection des données sur quelques-unes des questions soumises à ses délibérations, surtout sur celles qui ont rapport à l'usage des eaux des chutes Niagara.

Le 20 octobre 1905, la commission paraît avoir adopté la résolution suivante :—

" Résolu,—Que cette commission recommande aux gouvernements des Etats-Unis et du Canada de prendre les mesures nécessaires pour empêcher les autorités fédérales, d'Etats ou provinciales d'accorder ou de renouveler les privilèges et concessions des corporations en ce qui concerne l'usage des eaux de la rivière Niagara pour fournir de la force motrice ou pour d'autres objets, jusqu'au jour où cette commission aura pu recueillir assez de données pour lui permettre de faire un rapport complet de l'état et de l'usage de ces eaux aux gouvernements respectifs des Etats-Unis et du Canada."

Les négociations relatives à un traité concernant ce sujet ont été suspendues jusqu'à ce que la commission ait fait un nouveau rapport conformément aux déclarations que j'ai mentionnées. On a souvent remarqué que le public s'intéresse au sujet; le comité des rivières et des ports a adopté une résolution conjointe actuellement devant la Chambre des députés, et qui recommande la conservation des chutes. Tout porte à croire que si les deux pays peuvent arriver maintenant à s'entendre sur les moyens à prendre pour atteindre ce but, toute mesure qui sera de nature à faire accepter cette entente par les autorités américaines recevra l'approbation à la session actuelle du congrès et à celle de la législature de New-York.

Il est donc à souhaiter que ces négociations se poursuivent en vue d'arriver à cet accord sans retard évitable. Je voudrais vous prier de faire sur le sujet un rapport fournissant une base que le secrétariat d'Etat et l'ambassadeur puissent accepter, afin qu'ils continuent les négociations.

ELIHU ROOT.

La section américaine demanda alors avec instance que la question de la conservation des chutes fût mise à l'étude avant tout autre sujet, vu qu'elle est d'une actualité plus immédiate. Dès que la commission se trouva d'accord sur une partie des faits, la section américaine suggéra une série de recommandations à l'effet de conclure entre les deux pays un traité qui aurait pour objet la conservation de la beauté naturelle de Niagara, moyennant promesse de la part de chacun des pays d'annuler toutes les chartes, à l'exception de celles qui ont autorisé les ouvrages déjà construits, et d'empêcher tout détournement des eaux qui par nature sont tributaires des chutes Niagara, exception faite de celles qui sont nécessaires aux besoins domestiques et au service des écluses des canaux de navigation.

La section canadienne s'opposa à toute action précipitée, et la commission ajourna ses séances jusqu'au 26 avril à Washington.

Il fut alors donné à entendre à la réunion que si la commission entière n'était pas disposée à agir avec promptitude, la section américaine se verrait peut-être obligée de faire un rapport indépendant, en vertu de la résolution suivante qui avait été soumise au congrès:—

" Résolu par le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique assemblés en congrès, que les membres qui représentent les Etats-Unis à la commission internationale, créée conformément à l'article quatre du " River and Harbour Act " du treize juin dix-neuf cent deux soient priés de porter à la connaissance du congrès le plus tôt possible, quels moyens, d'après leur opinion, sont nécessaires et désirables pour empêcher d'autres détournements des eaux qui passent par les chutes Niagara; et que les dits membres sont priés, et ont reçu autorité d'employer, si possible, de concert avec les membres de la dite commission qui représentent le Canada, tous les moyens qui sont de nature à conserver les dites chutes Niagara dans leur état naturel ", et que dans ce cas, il était probable que des mesures seraient prises pour arriver à la conclusion d'un traité sans s'occuper davantage de notre commission entière, et le 19 mars, la section américaine fit un rapport au secrétaire de la Guerre, document qui a été transmis au congrès par le président des Etats-Unis dans un message en date du 27 mars (dont copie est annexée et marquée " A ").

Pour vous faire comprendre la situation, nous désirons vous donner quelques détails sommaires des faits et de la situation tels que nous les connaissons actuellement.

Le volume d'eau qui tombe des chutes Niagara varie de 180,000 pieds cubes à la seconde à l'eau basse, au lac Erié, à 280,000 pieds cubes à la seconde à l'eau haute, le volume moyen est de 222,400 pieds cubes par seconde au niveau moyen du lac Erié (hauteur 572.86).

En amont des chutes, cinq compagnies fournissent ou se préparent à fournir de l'électricité; deux de ces compagnies sont établies sur le côté américain et trois sur le côté canadien.

Lorsque les compagnies américaines seront en pleine activité, leurs machines produiront une énergie égale à une force d'environ 340,000 chevaux-vapeur, et utiliseront environ 26,400 pieds cubes d'eau à la seconde; les compagnies toutes ensemble du côté canadien atteindront une énergie égale à 415,000 chevaux-vapeur et utiliseront environ 32,100 pieds cubes d'eau à la seconde; ces compagnies détourneront donc, pour des fins de force motrice, de 27 à 33 pour 100 du volume d'eau total qui aurait passé par les chutes.

La section américaine reconnaît que les prises d'eau du côté canadien, étant situées au sommet des chutes ou au-dessous de celles-ci, elles ne porteront aucune atteinte à l'eau qui coule par la chute américaine.

Les experts sont d'avis que lorsque ces entreprises seront en pleine exploitation, tout en causant une diminution sensible de l'eau qui tombe des chutes, elles ne détruiront ni n'endommageront beaucoup la beauté naturelle des chutes ; de fait, notre ingénieur pense qu'alors même que la limite du détournement d'eau ait été atteinte et même dépassée sur le côté américain, ou pourrait prendre encore plus d'eau sur le côté canadien sans nuire aux chutes. L'ingénieur américain prétend le contraire. Tous deux, cependant, sont d'avis que cette question pourra se régler d'une manière plus définitive et plus complète lorsque les détournements actuels seront réalisés.

Les deux compagnies qui ont leurs installations sur le côté américain de la rivière, à savoir: la " Niagara Falls Hydraulic and Manufacturing Company ", et la " Niagara Falls Power Company " distribueront leur énergie aux Etats-Unis. Deux des compagnies du côté canadien, à savoir: la " Canadian Niagara Power Company " et la "Ontario Power Company " ont l'intention de distribuer une grande partie de leur énergie sur le côté américain. En réalité, la première de ces compagnies a fait poser un fil sur le pont de trafic situé en deçà des chutes et à proximité de celles-ci ; elle a, en outre, l'intention de poser d'autres fils à travers la rivière entre Fort-Erié et la ville de Buffalo. La deuxième compagnie a placé des fils à travers la rivière à un endroit en amont de Lewiston connu sous le nom de Trou du Diable. Aucune de ces deux compagnies n'a fait grand effort pour distribuer son énergie au Canada. La troisième compagnie, la " Electrical Development Company ", fait placer des fils de transmission jusqu'à Toronto ; elle a l'intention de poser d'autres fils pour fournir de la force motrice à la partie ouest de la province jusqu'à London.

La " Cataract Power Company ", qui prend son eau dans le canal Welland, et qui se sert du trop plein des chutes de DeCew, est la seule compagnie qui exploite cette partie de la province ; elle produit actuellement environ 14,000 chevaux-vapeur de force motrice, et utilise 600 pieds cubes d'eau à la seconde. Cette compagnie et la " Electrical Development Company " peuvent faire face aux exigences actuelles du Canada.

La seule clause dans le contrat passé entre les commissaires du parc et les trois compagnies qui exploitent le côté canadien des chutes, au sujet de la transmission de force motrice, se lit comme suit :

" (11) La compagnie fournira, sur demande, de l'énergie électrique ou pneumatique développée conformément à ce contrat, la même proportion au Canada (c'est-à-dire la moitié de la quantité produite quelle qu'elle soit), à des prix égaux à ceux que paieront les cités, les villes et les consommateurs des Etats-Unis situés à égale distance des chutes Niagara pour une égale quantité de force motrice et pour les mêmes usages, et fournira, sur demande du lieutenant-gouverneur en conseil, un état des prix imposés pour semblable électricité ou force motrice, revisés sous serment par un des fonctionnaires de la compagnie, et s'il survient une difficulté quelconque au sujet du refus d'électricité ou de force motrice ou des prix de leur emploi au Canada, la cour supérieure de justice d'Ontario aura le pouvoir de discuter et de régler le litige et de forcer les compagnies à fournir ces forces motrices et les prix à imposer."

On remarquera que cette clause ne renferme peut-être pas une grande garantie ; les compagnies elles-mêmes ne se sentiront pas très disposées à construire des lignes de transmission au Canada lorsqu'elles ont un meilleur champ d'exploitation de l'autre côté de la rivière, car en ce moment personne ne demande de la force mortice de ce côté-ci.

La clause, à notre avis, crée cependant une obligation morale que votre gouvernement devrait se faire un devoir de mettre en vigueur. Naturellement que si maintenant ces compagnies sont mises dans l'obligation de payer des dividendes, elles se verront forcées de vendre leurs forces motrices où elles pourront leur trouver un débouché; ainsi donc, leur refuser de les exporter serait leur ruine, que ne justifierait pas l'état actuel des choses. La commission du parc retirera annuellement environ $250,000 des trois compagnies qui agiront d'après les termes du contrat passé avec cette commission. Cette somme ne représente, en réalité, qu'une faible proportion de la valeur annuelle de leur franchise. On calcule que l'économie réalisée sur la production de la force motrice par la force hydraulique, comparativement à toute autre mode, est d'au moins $25 par cheval-vapeur. Ce profit devrait être partagé d'une manière raisonnable entre les compagnies et le public. Ce serait déplorable si des compagnies qui ont reçu des chartes du Canada n'étaient pas limitées dans leur exportation par les règlements clairement définis et acceptés qui les obligent à remplir l'esprit de leurs contrats, en distribuant de la force motrice au Canada à des prix raisonnables à mesure que demande en sera faite. Cette commission est d'avis que les compagnies pourront retirer des revenus équitables de leurs capitaux, tandis que d'un autre côté le public canadien pourra obtenir de grands avantages de ses ressources naturelles.

Si notre pays pouvait employer la moitié des forces motrices produites par la Niagara, il pourrait réaliser des millions par année, mais actuellement il n'y a pas de demande à ce sujet, et votre commission est d'avis qu'il serait préférable à tout le monde de conserver les chutes Niagara et de s'arranger de manière à obtenir à nos concitoyens les avantages de toutes les forces motrices les moins dispendieuses qui sont requises. Si nous nous mettons en état de garder le contrôle de la distribution de la force motrice engendrée sur le côté canadien de la rivière, nous serons en position de fournir à nos concitoyens, dans l'avenir, durant plusieurs années, tout ce dont ils auront besoin, sans agmenter le développement actuel.

Le parlement fédéral a accordé des chartes à trois compagnies, chartes qui sont encore en vigueur, à savoir: la " Niagara-Welland Power Company " et la " Jordan Light, Heat and Power Company ", formées dans le but de détourner de l'eau de la rivière Welland, eau qui proviendrait de la rivière Niagara et qui lui serait retournée, et la " Erie and Ontario Power Company ", qui prendrait son eau dans la Grande rivière et au lac Erié. Ces compagnies semblent pouvoir se procurer autant d'eau et de force motrice qu'elles voudront.

Indépendamment du dommage qu'elle pourra causer aux chutes Niagara, la charte accordée à la " Erie and Ontario Power Company " est sujette à cet autre grave inconvénient que l'exploitation de cette compagnie aura pour effet de baisser le niveau du lac Erié.

Vu que nous avons déjà, à Niagara et aux chutes DeCew, trois fois plus de force motrice que les besoins du Canada en requièrent, il semblerait que ce serait une grande folie d'en accroître la quantité avant que la nécessité le réclame.

Ce pays, en vérité, a peu à gagner dans la production d'une force motrice qui serait transmise aux Etats-Unis. Nous sommes donc d'avis qu'il serait prudent de s'entendre avec les Etats-Unis pour restreindre le montant d'eau à employer du côté canadien de la rivière Niagara et à d'autres endroits de la péninsule du Niagara à 36,000 pieds cubes d'eau à la seconde. Ceci aurait pour résultat de terminer les ouvrages maintenant en marche sur la rivière Niagara jusqu'à leur entière capacité. En outre, la " Cataract Power Company " pourrait continuer son exploitation et nous donner quelque mille pieds cubes de plus par seconde de production additionnelle.

A Chicago, les Américains ont construit une conduite d'eau qui, une fois en usage, utilisera environ 10,000 pieds cubes d'eau à la seconde.

La quantité d'eau nécessaire à un canal navigable est petite, en comparaison, mais cette conduite d'eau de Chicago est telle qu'elle exige un courant continu dont l'effet sera d'abaisser de six pouces le niveau du lac Michigan, et de quatre et demi celui du lac Erié. On peut juger de la nature de cet ouvrage quand on sait que le coût en sera

d'une quarantaine de millions de dollars, et que les usines de force motrice, en voie de construction produiront une trentaine de mille chevaux-vapeur.

Vu que le détournement d'eau du lac Michigan au profit de la rivière Mississippi revêt un caractère dont les conséquences seront beaucoup plus graves que les prises d'eau temporaires de la rivière Niagara, on pense qu'il faudrait restreindre à la somme de 18,500 pieds cubes à la seconde l'eau à prendre sur le côté américain de la rivière Niagara.

Mais, votre commission est d'avis que la conservation des chutes Niagara est d'une importance moindre comparée à la conservation des intérêts de la navigation des Grands Lacs.

Comme vous le savez, le lac Erié a peu de profondeur, les capitaux investis dans l'intérêt de la navigation se chiffrent à un millier de dollars ; ces capitalistes ont donc raison de s'alarmer et de s'écrier que l'intérêt de la navigation devrait tout primer, et qu'en conséquence il faudrait empêcher d'autres prises d'eau pour des fins de force motrice qui auraient pour résultat de faire baisser le niveau moyen des lacs. D'ailleurs, la demande d'eau pour la production de force motrice augmente chaque jour ; il est temps qu'une autorité supérieure s'interpose et règle les intérêts en lutte, en déteminant, si oui ou non, on peut détourner encore de l'eau pour des fins de force motrice de ces eaux limitrophes.

Il est d'une importance capitale que, dans l'intérêt de la navigation, tant du Canada que des Etats-Unis, le détournement d'eau par le canal de Chicago soit restreint. Les intérêts des deux pays demandent aussi qu'il soit défendu de détourner de l'eau des rivières qui traversent les frontières, si ces détournements doivent nuire à la navigation. Tandis que nous nous occupons de régler la question des chutes Niagara, il semble aussi important que nous devrions arrêter un certain nombre de règlements qui serviraient de base pour terminer toutes les sortes de difficultés qui pourraient surgir entre les deux pays en ce qui regarde l'usage des eaux limitrophes ou des cours d'eau qui passent d'un pays dans un autre.

Si notre proposition est acceptée, le détournement d'eau sera comme suit :

DÉTOURNEMENTS SUR LE COTÉ AMÉRICAIN.

	Pieds cubes à la seconde.
Chutes Niagara	18,500
"Chicago Drainage Canal"	10,000
Total	28,500

DÉTOURNEMENTS SUR LE COTÉ CANADIEN.

	Pieds cubes à la seconde.
Chutes Niagara et péninsule de Niagara	36,000

Il est évident que d'autres détournements d'eau de la rivière Niagara ne pourraient se faire sans porter atteinte à la beauté naturelle des chutes dans leur ensemble, et qu'il ne faudrait pas autoriser d'autres prises d'eau dans le lac Erié ou dans les autres Grands Lacs sans porter dommage à la navigation. Votre commission est donc d'avis que le temps est arrivé pour conclure un traité qui limitera ces détournements, et nous avons préparé une série de résolutions que nous avons l'intention de présenter à la prochaine réunion de la commission entière, et qui sont les suivantes :

Attendu que, de l'avis de cette commission, il est à souhaiter que toute la question de l'usage ou du détournement des eaux contiguës aux frontières des Etats-Unis et du Canada, et de l'usage et du détournement des eaux des rivières qui traversent les frontières qui séparent ces deux pays, soit réglée par un traité ;

Cette commission recommande donc qu'un traité soit conclu entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, dont les dispositions devraient reconnaître que,

1. Dans toutes les eaux navigables, l'eau destinée aux fins de navigation prime tout, et qu'en conséquence toute prise d'eau qui aurait pour effet de nuire aux intérêts de la navigation ne devrait pas être permise.

2. Les Grands Lacs, qui sont sur la frontière du Canada et des Etats-Unis et qui par le Saint-Laurent débouchent dans l'océan, devraient être maintenus dans leur intégrité, et ni l'un ni l'autre des deux pays ne devrait accorder aucun détournement d'eau des tributaires de ces cours d'eau.

3. Des détournements permanents de telles eaux sont illégaux en principe et devraient à l'avenir être absolument interdits. Les détournements par le " Chicago Drainage Canal ", qui sont de cette nature, devraient être limités à 10,000 pieds cubes à la seconde.

4. Des détournements qui ne sont pas de nature à nuire à la navigation (ailleurs qu'à la rivière Niagara ou à la péninsule de Niagara) pourraient être permis.

(*a*) pour des usages ' inoffensifs ', à savoir : pour le service domestique ou les nécessités des écluses des canaux navigables.

(*b*) Des détournements où l'eau est retournée à la source où elle a été prise, ne devraient être autorisés que d'après la recommandation de la commission entière ; en autant que ces détournements ne nuiront pas à la navigation et qu'ils seront distribués en égales proportions à chaque pays, de manière que chacun d'eux puisse en retirer un égal avantage.

5. On devrait établir en principe, quant à l'usage des rivières et des cours d'eau navigables qui traversent les frontières internationales, qu'il faudrait empêcher d'obtruer ou de détourner soit ces rivières, soit leurs tributaires, si cela devait nuire aux intérêts de la navigation des deux pays.

6. Quant à ce qui regarde les détournements d'eau de la rivière ou de la péninsule de Niagara,

(*a*) Cette commission est d'avis que ce serait un sacrilège de détruire la beauté actuelle des chutes Niagara, à moins. et jusqu'à ce que les nécessités du public soient de nature à imposer et à justifier ce sacrifice.

(*b*) Qu'il est possible de conserver la beauté de Niagara tout en permettant, pour des fins de production de force motrice, des détournements d'eau de la rivière elle-même et d'autres endroits de la péninsule jusqu'au lac Ontario, dont le volume ne devra pas dépasser 36,000 pieds cubes à la seconde, à l'exclusion de l'eau nécessaire aux usages domestiques et au service des écluses des canaux navigables.

(*c*) Qu'il est également possible, sans nuire gravement à la beauté des chutes, d'accorder, sur le côté américain, des détournements d'eau pour la production de force motrice jusqu'au montant de 18,500 pieds cubes à la seconde, à l'exclusion de ce qui est nécessaire aux usages domestiques et au service des canaux navigables.

(*d*) Votre commission est donc d'avis que, pour le présent, les détournements devraient être limités aux quantités indiquées dans les alinéas *b* et *c*.

(*e*) Les intérêts canadiens sembleraient gagner à cet arrangement, mais, vu que les détournements ne nuisent pas gravement aux chutes et n'atteignent pas d'une manière sensible les intérêts de la navigation, cet avantage est plus que surpassé par le détournement définitif de 10,000 pieds cubes d'eau par voie du " Chicago Drainage Canal ", au profit de la rivière Mississipi.

7. Tenant compte de l'effet magique des chutes Niagara, de l'immense valeur commerciale de force motrice que ses eaux peuvent produire, et des nécessités impérieuses qui pourront naître dans l'avenir, votre commission est d'avis que le traité à conclure, en ce qui regarde ces détournements, devrait être limité à une période de vingt-cinq à trente années.

8. Qu'en ce qui concerne les cours d'eau non navigables qui coulent dans l'une ou l'autre direction à travers la frontière internationale, des détournements pour fins d'ir-

rigation ou autres que les usages ' inoffensifs ', devraient être permis, de manière que chaque pays puisse en bénéficier également, et qu'une commission entière ait le pouvoir de régler tels usages.

On a suggéré l'idée qu'un barrage construit à l'entrée de la rivière Niagara élèverait le niveau moyen du lac Erié, mais une forte opposition à ce projet a été faite par les intéressés de Montréal et d'ailleurs, qui craignent que ces ouvrages auraient pour effet d'abaisser le niveau du lac Ontario et celui du fleuve Saint-Laurent. Il est unanimement entendu, que si tel devait être le résultat, les ouvrages ne seront pas construits. Votre commission pourra, en son temps, faire un rapport sur cette importante question.

GEORGE C. GIBBONS,
Président de la section canadienne.

W. F. KING,
THOMAS COTE,
Membre de la section canadienne.

LOUIS COSTE,
Secrétaire de la section canadienne.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'EXERCICE

Du 1er JUILLET 1904 au 30 JUIN 1905

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA, CHAPITRE 37, SECTION 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1906

[N° 20—1906.]

A Son Excellence le Très honorable Sir Albert Henry George, comte Grey, vicomte Howick, baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni, baronnet : Chevalier Grand-Croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-George, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, couvrant le dernier exercice compris entre le 1er juillet 1904 et le 30 juin 1905.

Le tout respectueusement soumis,

H. R. EMERSON,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MATIÈRES

[*Pour l'index* voir *la fin du volume.*]

CARTES

ACCOMPAGNANT LE RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

CHEMINS DE FER.

1. Carte génerale du Canada.
2. Colombie Britannique et Alberta.
3. Manitoba et Assiniboïa et partie de la Saskatchewan.
4. Ontario et Manitoba.
5. Ontario et Québec.
6. Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Ile-du-Prince-Edouard et partie de Québec.

CANAUX.

7. Chenal des navires canadiens et aussi celui des Chutes Sainte-Marie, Michigan, E.-U.
8. Welland, entre les lacs Érié et Ontario.
9. Trent et Murray.
10. Saint-Laurent, Ottawa, Rideau et Richelieu.

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

A l'honorable H. R. EMMERSON,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Je suis entré en fontions en qualité de sous-ministre et d'ingénieur en chef du ministère le 1er juillet 1905, ayant été nommé à cette charge lorsque M. Collingwood Schreiber, C.M.G., qui remplissait ces fonctions, accepta celles d'ingénieur consultant du gouvernement.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du ministère se trouvent dans les annexes.

Dans la partie I se trouvent des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère ; aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction et sur chacun des chemins de fer de l'Etat, ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux des subventions payées.

SOMMAIRE GÉNÉRAL.

Les dépenses du ministère pendant l'exercice 1904-5 pour ses travaux de construction, d'exploitation et d'entretien des chemins de fer et canaux, et de plus pour les subventions accordées par le parlement à d'autres entreprises de chemins de fer se décomposent comme suit :

Pour les chemins de fer, un total de $16,404,772.67, dont $6,125,481.79 ont été portés au compte du capital, $8,906,154.35 aux recettes, et $1,373,136.53 au revenu.

Les dépenses portées au compte du capital comprennent $778,491.28 pour le chemin de fer Transcontinental.

Il a été payé en subventions à d'autres chemins de fer que ceux de l'Etat, une somme totale de $1,275,629.33 et $77,557.95 à la commission des chemins de fer du Canada.

Les dépenses faites pour le chemin de fer Intercolonial ont été de $13,246,448.68, savoir, pour le compte du capital $3,937,621.93, auxquels il faut ajouter $800,000 pour l'achat du chemin de fer de l'Est du Canada, faisant aujourd'hui partie de ce réseau, et portant le total à $4,737,621.93, et pour le compte du revenu, $8,508,826.75 ; ce dernier chiffre comprend l'embranchement de Windsor.

Les dépenses faites pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ont été de $961,877.09, dont $591,412.65 pour le compte du capital et $370,464.44 pour le compte du revenu.

Pour les canaux, un total de $3,323,704.75, dont $2,071,593.72 ont été portés au compte du capital, $354,353.57 aux recettes ; $483,824.37 pour le personnel, et $413,933.09 pour les réparations.

En ajoutant au chiffre ci-dessus une somme additionnelle de $38,660.52 pour les dépenses diverses communes aux deux divisions, le grand total des dépenses de l'année sur les chemins de fer et les canaux s'est chiffré par $19,767,137.94.

Le revenu total provenant des travaux de l'Etat pendant le dernier exercice a été de $7,128,901.32, savoir, des chemins de fer, $7,050,892.11 ; des canaux, $78,009.21, sur cette somme, $76,546.46 provenaient des loyers de forces hydrauliques.

Par les décrets du conseil du 27 avril et du 19 mai 1903, les péages sur les canaux de l'Etat ont été abolis, l'exemption, accordée pour en faire l'expérience, devant rester en vigueur pendant les deux saisons de navigation de 1903 et 1904 seulement. Un nouveau décret du conseil du 25 février 1905, continua l'exemption pour la saison de 1905, et le 22 juin 1905, le système de perception des péages sur les canaux fut définitivement aboli sur tous les canaux du Canada.

Un personnel suffisant a cependant été retenu pour faire l'ouvrage essentiel de l'enregistrement du mouvement sur les canaux—ce qui constitue un renseignement nécessaire pour bien connaître et déterminer le progrès commercial du pays,—et pour percevoir les autres recettes provenant de la location des terrains bordant les canaux, et des forces hydrauliques, etc.

Les dépenses de l'Etat pour les chemins de fer, avant et depuis la date de la confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 30 juin 1905, s'élèvent, au compte du capital, à $148,-773,520.88, chiffre qui comprend la somme de $25,000,000 payée à même le capital à la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pour sa ligne-mère. En outre, il a été dépensé à même le fonds consolidé, $149,836,015.03, y compris $32,617,560.69 payés en subventions à d'autres chemins de fer qu'à celui du Pacifique Canadien, et $115,871,-870.31 en frais d'exploitation sur les chemins de fer de l'Etat, soit un total de $298,609,-535.91. Sur ce montant la somme de $13,881,406.65 a été dépensée pour les travaux de construction faits avant la confédération sur certaines parties de ce qui constitue aujourd'hui le chemin de fer Intercolonial.

Les recettes totales provenant des chemins de fer de l'Etat, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1905, s'élèvent à $104,620,500.22.

Les dépenses de l'Etat sur les canaux, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1905, s'élèvent, pour le compte du capital, à $89,294,758.39, et à même le fonds consolidé à $22,342,-500.96, formant un total de $111,637,259.35.

Le revenu total provenant des canaux pendant la même période est de $13,406,515.56.

Les dépenses totales pour les chemins de fer et les canaux, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1905, sont, comme il est dit ci-dessus, de $410,246,795.26, auxquelles il faut ajouter pour dépenses diverses, sur ces deux chefs, $667,955.11, formant un grand total de $410,914,750.37.

Le total du revenu provenant des chemins de fer et des canaux pendant la même période s'élève à $118,026,015.78.

On trouvera des détails de tous ces chiffres dans les états fournis par le comptable du ministère, partie I, pages 3 à 49, inclusivement.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral exerce un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été accordées ou autorisées.

Dans une annexe séparée se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis pour l'exercice terminé le 30 juin 1905 par les compagnies de chemins de fer canadiens, en conformité de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer au Canada, y compris ceux de l'Etat, et dont voici un résumé :

Je dois attirer votre attention sur le fait qu'en dépit de remontrances répétées contre les retards et la négligence, certaines compagnies ont de nouveau cette année manqué de remplir les obligations que leur impose la loi à cet égard. Dans ces circonstances, il a fallu, pour déterminer approximativement la présente position, utiliser les relevés fournies les années précédentes. Voici les noms des compagnies en défaut :

CHEMINS DE FER ACTIONNÉS PAR LA VAPEUR.

Compagnie de chemin de fer des mines de Bruce et d'Algoma.—Relevés employés, ceux de l'exercice 1904.

Compagnie de chemin de fer de Lotbinière et de Mégantic.—Relevés employés, ceux de l'exercice 1904,

Chemin de fer et de houille du Nouveau-Brunswick.—Relevés employés, ceux de l'exercice 1903.

Compagnie de chemin de fer du Sud de Québec.—Relevés employés, ceux de l'exercice 1903.

CHEMINS DE FER À TRACTION ÉLECTRIQUE.

The St. Thomas Electric Company.—Aucun relevé fourni.

CHEMINS DE FER ACTIONNÉS PAR LA VAPEUR.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris les deux appartenant à l'Etat, l'Intercolonial et celui de l'Ile-du-Prince-Edouard, à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1905, était de 194, un certain nombre cependant sont affermés ou appartiennent à des compagnies qui se sont fusionnées, et indépendamment des chemins de fer de l'Etat, le nombre des compagnies maîtresses est aujourd'hui de 91. Le nombre des lignes absorbées par fusionnement est de 56, et celui des lignes affermées est de 39.

A la clôture de l'exercise, le 30 juin 1905, le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 20,601, soit une augmentation de 990 milles, outre 3,632 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 20,533, milles en rails d'acier, dont 838 milles à double voie. Il y avait 20,487* milles en service.

Le capital versé s'élevait à $1,248,666,414, ce qui accuse une augmentation de $62,-119,496,** Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à $106,467,-199, soit une augmentation de $6,247,763, et les frais d'exploitation à $79,977,574, soit une augmentation de $5,414,412, comparée à l'année précédente ; ce qui porte les recettes nettes de l'année à $26,489,625, soit une augmentation de $833,351. Les trains ont transporté 25,288,723 voyageurs, soit une augmentation de 1,647,958, ct le transport des marchandises s'est élevé à 50,893,957 tonnes, soit une augmentation de 2,796,438 tonnes. Le nombre total de milles parcourus par les convois a été de 65,934,114, soit une augmentation de 4,622,112 milles.

Le matériel roulant comprenait : pour le service des voyageurs, 2,338 voitures ; pour le service des marchandises, 86,992, y compris 57,229 wagons fermés et à bestiaux, et pour l'exploitation et le service d'entretien, 4,831 ; formant un total de 94,161 wagons. Sur ce nombre, 78,178 étaient munis de freins pneumatiques, et 85,381 d'attelages automatiques, soit une augmentation de 4,796 sur l'exercice précédent. Il y a 2,906 locomotives.

Le relevé des accidents accuse un total de 468 personnes tuées, dont 35 voyageurs, 206 employés et 227 autres personnes, et en outre, 1,357 personnes blessées, dont 244 voyageurs, 919 employés et 194 autres personnes

Dans des collisions ou des déraillements de convois 16 voyageurs, 31 employés et 2 autres personnes ont été tués, et 143 voyageurs, 121 employés et 9 autres personnes ont été blessés. Sept voyageurs, 10 employés et 12 autres personnes ont été tués, et 52 voyageurs, 95 employés et 27 autres personnes ont été blessés en montant sur des trains ou des locomotives en mouvement, ou en descendant. Un voyageur, 43 employés et 135 autres personnes ont été tués, 1 voyageur et 52 employés et 55 autres personnes ont été blessés en marchant ou en se trouvant sur la voie. Huit voyageurs et 45 employés et 13 autres personnes ont été tués, et 15 voyageurs, 138 employés et 13 autres personnes ont été blessés en tombant des voitures ou des locomotives. Deux employés et 57 autres

* Sur ce nombre de milles, le chemin de fer du Pacifique Canadien représente 8,298 milles, (5,095.50 milles en propre et 3,202.50 affermés) ; le chemin de fer Grand-Tronc, 3,111.13 milles ; l'International, 1,448.96 milles, y compris l'embranchement de Windsor ; le Canada-Atlantique, 458.60 milles (400.30 milles en propre et 58.30 affermés), et le Canadian-Northern, 1,880.57 milles (1,525.92 milles en propre et 354.65 effermés).

** Les principaux item de cette augmentation sont les suivants :—Canadien-Northern, $13,027,244 Pacifique Canadien, $28,186,084 ; Grand-Tronc, $1,466,083 ; Intercolonial, $4,737,621.95.

personnes furent tués, et 3 employés et 65 autres personnes ont été blessés pour s'être fait frapper par des locomotives ou des wagons aux traverses de chemins publics. Les accidents survenus en attelant des wagons se sont chiffrés par 27 employés tués, et 102 employés et 1 autre personne blessés, total, 130, contre 178, 211, 241, 290 et 363 dans les cinq exercices précédents, respectivement; résultat très satisfaisant de l'efficacité et de la valeur de l'attelage automatique, dont l'emploi augmente heureusement aujourd'hui.

L'Acte des chemins de fer, 1903, article 211 (*c*), exige que les compagnies de chemins de fer installent et fassent usage sur leur locomotives et wagons et voitures de " crochets de traction à accouplement automatique s'accrochant par le choc et qui peuvent se décrocher sans que des employés aient à s'introduire entre les extrémités des wagons." La loi leur accorde cependant jusqu'au 1er janvier 1906 pour munir de ces attelages les voitures et wagons construits avant la mise en vigueur de l'acte.

CHEMINS DE FER À TRACTION ÉLECTRIQUE (TRAMWAYS ET CHEMINS PASSANT DANS LES RUES).

A la clôture de l'exercice, le 30 juin 1905, il y avait 793 milles de parcours terminés, dont 768 pourvus de rails en acier et 186 d'une voie double. Le capital versé était de $61,033,321, dont $173,000 en subventions municipales (y compris $100,000 en actions et $40,000 en prêts). Parcours exploité, 793 milles, l'augmentation réelle étant de 26 milles. Recettes brutes, $9,357,125, une augmentation de $903,516 et frais d'exploitation, $5,918,194, une augmentation de $591,677, donnant $3,438,931 de recettes nettes, une augmentation de $311,839. Voyageurs transportés, 203,467,317 † une augmentation de 22,777,319, et marchandises, 510,350 tonnes, une augmentation de 110,189 tonnes. Parcours fait par les voitures, 45,959,101 milles, augmentation de 3,892,977 Le relevé des accidents accuse un total de 56 personnes tuées, dans le cours de l'année, dont 30 voyageurs, 2 employés et 23 autres personnes. En outre, 1,269 personnes ont été blessées. Sur ce nombre, 884 étaient des voyageurs, 65 des employés et 347 autres personnes; un voyageur a été tué et 103 voyageurs, 4 employés et une autre personne ont été blessés dans des collisions ou des déraillements ; deux voyageurs ont été tués et 362 voyageurs, 2 employés et cinq autres personnes ont été blessés en montant dans des voitures en mouvement ou en descendant; un voyageur et 19 autres personnes ont été tués, et 2 voyageurs, 2 employés et 110 autres personnes ont été blessés en marchant ou en se tenant sur la voie ; 22 voyageurs et 2 employés ont été tués et 338 voyageurs et 15 employés et 140 autres personnes ont été blessés en tombant des voitures; 4 voyageurs, 1 employé et 4 autres personnes ont été tués, et 37 voyageurs, 3 employés et 78 autres personnes ont été blessés pour s'être fait frapper par des voitures à la traverse de voies publiques ; 3 employés blessés en attelant des voitures.

CHEMINS DE FER ACTIONNÉS TANT PAR LA VAPEUR QUE PAR L'ÉLECTRICITÉ.

A la clôture de l'exercice terminé le 30 juin 1905, voici quels étaient les rapports concernant les chemins électriques et à vapeur (y compris les tramways des rues) :

† Les tramways des rues et leurs prolongements ont transporté : à Montréal (3 compagnies) 67,297,268 ; Toronto (3 compagnies) 65,792,792 ; à Ottawa, 6,328,690 ; à Québec, 5,558,101 ; à Hamilton (4 compagnies) 6,396,419 ; à Winnipeg, 11,255,967 ; à London, 4,812,530 ; à Halifax, 3,540,310 ; à Saint-Jean, 2,608,601, et à Vancouver, Victoria et New-Westminster (formant une seule compagnie dont les relevés sont réunis); 10,352,451

Il y avait 21,394 milles de chemin terminés, et 21,280 étaient en service. Capital versé, $1,309,699,735. Recettes brutes, $115,824,325, et frais d'exploitation $85,895,-769, laissant en recettes nettes, $29,928,556. 228,756,040 voyageurs et 51,404,307 tonnes de marchandises ont été transportées ; 65 voyageurs ont été tués.*

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat sont : le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement), et le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

On trouvera des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation aux annexes, partie I, contenant les rapports de l'ingénieur en chef du ministère, du directeur général des chemins de fer de l'Etat, et des fonctionnaires de ces chemins.

---

* Le tableau suivant indique le développement progressif de la construction des chemins de fer au Canada.

Année.	Milles en service.	Année.	Milles en service.
1835	0	1871	2,695
1836	16	1872	2,899
1837	16	1873	3,832
1838	16	1874	4,331
1839	16	1875	4,804
1840	16	1876	5,218
1841	16	1877	5,782
1842	16	1878	6,226
1843	16	1879	6,858
1844	16	1880	7,194
1845	16	1881	7,331
1846	16	1882	8,697
1847	54	1883	9,577
1848	54	1884	10,273
1849	54	1885	10,773
1850	66	1886	11,793
1851	159	1887	12,184
1852	205	1888	12,585
1853	506	1889	12,585
1854	764	1890	13,151
1855	877	1891	13,838
1856	1,414	1892	14,564
1857	1,444	1893	15,005
1858	1,863	1894	15,627
1859	1,994	1895	15,977
1860	2,065	1896	16,270
1861	2,146	1897	16,550
1862	2,189	1898	16,870
1863	2,189	1899	17,250
1864	2,189	1900	17,657
1865	2,240	1901	18,140
1866	2,278	1902	18,714
1867	2,278	1903	18,988
1868	2,270	1904	19,431
1869	2,524	1905	20,487
1870	2,617		

A ce tableau, il faut ajouter ce qui suit, pour les chemins de fer à traction électrique, pour l'année 1901, la première année de la publication des relevés.

Année.	Milles en service.
1901	553
1902	558
1903	759
1904	767
1905	793

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat pendant le dernier exercice, 1904-1905, se sont élevées à $7,050,892.11, et si on les compare à l'exercice précédent, elles accusent une augmentation de $423,636.60. Les frais bruts d'exploitation se sont élevés à $8,906,154.35, soit une augmentation de $1,306,195.78.

Les pertes nettes dans les opérations de l'année ont été de $1,855,262.24.

L'Intercolonial a fourni une perte de $1,725,303.92, l'embranchement de Windsor (⅓ du total des recettes) a rapporté un profit de $23,175.51, et celui de l'Ile-du-Prince-Edouard a perdu $153,133.83.

Les chiffres ci-dessus comprennent le loyer de $140,000 pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Il est à propos de faire remarquer que la tendance ascendante des gages des classes ouvrières, qui est, pour diverses raisons, la caractéristique de la présente époque, s'est fait remarquablement sentir sur les chemins de fer de l'état, et une partie très considérable de leurs dépenses est due à l'augmentation des gages, que l'état s'est vu obligé de payer à ses employés.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le 1er mars 1898 on a prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies du chemin de fer Grand-Tronc et du Comté de Drummond, ce qui a ajouté 169.81 milles à la ligne de l'Etat.

Le contrat d'affermage avec la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, daté du 1er février 1898, a été confirmé par l'acte 62-63 Victoria, chapitre 5 (1899). Il est pour un terme de 99 ans à compter du 1er mars 1898, le loyer annuel étant fixé à $140,000.

A la date du 7 novembre 1899, sous l'autorité de l'acte 62-63 Victoria, chapitre 6 (1899), la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond céda à l'Etat son chemin de fer tout entier depuis Sainte-Rosalie jusqu'à la Chaudière, ainsi que sa ligne d'embranchement depuis Saint-Léonard jusqu'à Nicolet.

Le 30 juin 1904, la longueur du chemin de fer et de ses embranchements était de 1,320.92 milles, l'accroissement étant dû à l'achèvement de l'embranchement de la Rivière-Ouelle.

Dans le cours du dernier exercice, cette longueur a été augmentée par l'achat, le 1er octobre 1904, du chemin de fer de l'Est du Canada, de Gibson à Loggieville, 123·67 milles, et par la remise, le 19 avril 1905, du pont de Frédéricton et St. Mary's, et des terrains contigus, 1·33 mille. La longueur totale de la ligne du chemin de fer Intercolonial en service le 30 juin 1905, était de 1,445·92 milles.

Le comptable du chemin de fer a traité le loyer payé à la Compagnie du Grand-Tronc, (le seul bail restant maintenant en vigueur), comme une addition aux dépenses ordinaires d'exploitation, et dans son état comparatif il donne ces moyennes, pour chaque année, avec le loyer inclus et avec le loyer omis. L'administrateur général s'est

servi, cependant, de chiffres dont ces loyers avaient été omis. Cette explication couvrira toute différence qui semble exister dans les chiffres. Les chiffres de mon présent rapport, ainsi que ceux du comptable du département (Partie I.), sont basés sur ses relevés avec les loyers inclus.

COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice, il a été ajouté $4,737,621.93 aux dépenses à compte du capital, ce qui porte à $77,473,557.73 la dépense totale imputable sur le capital de tout le chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Victoria, chapitre 50 (1891), et 62-63 Vic., chapitres 5 et 6 (1899) ainsi que sur l'achat du chemin de fer de l'Est du Canada, jusqu'au 30 juin 1905.

Les augmentations de dépenses faites dans le cours du dernier exercice comprenaient (à l'exclusion des centins) les importants item suivants : Pour le matériel roulant, $1,377,078 ; pour rails d'acier et attaches, $495,009 ; pour l'achat du chemin de fer de l'Est du Canada, $800,000 ; pour renforcer les ponts, $246,242 ; pour le posage de freins pneumatiques aux wagons à marchandises, $24,991 ; pour changer les barres d'attelage de wagons à marchandises par des attelages M.C.B., $45,060 ; pour nouvelles machines pour les ateliers des locomotives et des wagons, $40,308 ; pour de nouvelles voies de garage le long de la ligne, $139,165 ; pour agrandissement le long de la ligne, $132,717 ; pour la remise à locomotives, ateliers des machines, etc., à la Rivière-du-Loup, $66,986 ; remise à locomotives, etc., à Chaudière-Junction $34,623 ; pour améliorer le service du bac à vapeur au détroit de Canso, $45,928 ; pour protéger le pont à Grand Narrows, C.-B., $35,801 ; pour le prolongement jusqu'aux mines de Sydney, $24,044 ; pour réduire la courbe à Birch-Cove, $42,447 ; pour doubler la voie sur certaines parties de la ligne, $151,147 ; pour rameaux et voies de garage, $23,700 ; nouvelle superstructure du pont de la Ristigouche, $43,363 ; pour agrandissements à différents endroits, comme suit ; Sydney, $59,288 ; Stellarton, $26,728 ; Saint-Jean, $46,396 ; Halifax, $372,791 ; Pictou, $68,125 ; Moncton, $85,105 ; Sainte-Flavie, $60,759 ; Truro, $56,468. Les rapports de l'administrateur en chef et des ingénieurs du chemin (Partie I des annexes) indiquent les détails de ces différentes dépenses.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à $6,783,522.83, soit une augmentation de $444,291.40, et les frais d'exploitation à $8,508,826.75, soit une augmentation de $1,268,844.71. L'excédent des dépenses sur les recettes était de $1,725,303.92. Voici les différentes catégories de dépenses (en omettant les cents) : Pour l'achat de locomotives, y compris les salaires, gages, combustible, réparations, etc., $3,116,653, une augmentation de $499,731 ; pour les voitures et wagons, y compris les gages, réparations, $2,040,133, une augmentation de $332,205 ; pour l'entretien de la voie et des ouvrages, $1,722,616, une augmentation de $230,943 ; pour les dépenses des gares, $937,816, une augmentation de $59,743, et pour les "dépenses en général," qui comprennent les appointements du personnel, les dommages payés, le service de bacs, les impressions, la publicité, et des dépenses des agences, $535,541, une augmentation de $17,605.

Comparaison faite des recettes avec l'exercice précédent, le service des voyageurs a produit $2,021,568.04 ou 31·03 pour 100 de recettes brutes, une augmentation de $83.498.76 ; le service des marchandises a donné $4,373,178.55, ou 64·47 pour 100 des

recettes brutes, soit une augmentation de $332,056.07 (contre une diminution de $87,132.52), et le service de la poste et des messageries a produit $305,277.53, ou 4·50 pour 100 des recettes brutes, une augmentation de $28,736.98. Les recettes par mille de chemin de fer (établies sur la base d'un parcours de 1,414·67 milles, contre 1,320.92 l'exercice précédent) ont été de $4,795.13, diminution de $3.97 par mille. Les recettes par mille de locomotive ont été 72.08 centins contre 77.07 centins l'année précédente. Les frais d'exploitation par mille se sont élevés à $6,014.70, une augmentation de $533.68 ; et par train-mille 116.61 cents, soit une augmentation de 5·29 cents, et par locomotive-mille 90·42 cents, une augmentation de 2·40 cents. Ces chiffres comprennent le loyer payé pour le prolongement jusqu'à Montréal.

La distance parcourue par les locomotives a été 9,410,293 milles, soit une augmentation de 1,185,453 milles ; le parcours par les trains a été 7,296,745 milles, soit une augmentation de 793,166 milles ; et le parcours des wagons 88,255,277 milles, soit une augmentation de 7,224,518 milles sur l'exercice précédent.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on compare les opérations du dernier exercice avec celles du précédent, les résultats offrent de l'intérêt :—

Le nombre total de voyageurs transportés a été de 2,810,960, soit une augmentation de 147,804. Sur ce nombre 142,085 étaient des voyageurs de gare en gare, et 5,719 des voyageurs d'entier parcours. Le service des marchandises s'est élevé à 2,782,257 tonnes, soit une augmentation de 811,108 tonnes. Le transport des marchandises d'entier parcours a augmenté de 121,841 tonnes, et le transport des marchandises locales a diminué de 3,733 tonnes.

Il a été transporté 1,769,480 barils de farine, soit une augmentation de 162,430. Il a été transporté 3,317,910 boisseaux de grain, soit une augmentation de 529,138. Le bois accuse une augmentation de 53,054,507 pieds en superficie, la quantité totale transportée étant de 518,434,310 pieds. Il y a eu de nouveau une diminution de 2,336 dans le nombre d'animaux transportés ; ce nombre a été de 110,670. La houille accuse une diminution de 92,384 tonnes, la quantité totale étant de 602,377 tonnes, et il y a une augmentation de 25,907 cordes de bois de chauffage, la quantité totale se chiffrant par 79,513 cordes. Quant aux articles fabriqués 632,023 tonnes ont été transportées, soit une augmentation de 109,613 tonnes. Il y a eu diminution de 689,172 tonnes sur la quantité de 504,991 tonnes d'autres articles transportés, qui comprenaient 15,684 tonnes de sucre brut, soit une augmentation de 6,954 tonnes, bien que le sucre raffiné ait accusé une diminution de 13,156 tonnes sur 31,764 tonnes ; 11,871 tonnes de poisson frais, augmentation de 803 tonnes ; le poisson salé, dont il a été transporté 10,137 tonnes, accuse une augmentation de 1,141 tonnes.

Le transport des marchandises allant en Europe et en venant *via* Halifax a été de 105,149 tonnes, soit une diminution de 69,381 tonnes ; sur cette quantité 15,325 tonnes ont été transportées à l'ouest ou en sont venues par voie de Montréal, soit une diminution de 6,052 tonnes.

La rigueur sans précédent de l'hiver a occasionné de fortes dépenses pour l'enlèvement de la neige et de la glace, ainsi que le fait remarquer l'administrateur général, ce qui a en grande partie augmenté autrement les frais d'exploitation, et, en même temps, occasionnant une perte de revenu sur le mouvement du commerce. Les fonctionnaires du chemin de fer portent ces dépenses au chiffre de $264,716.14, ce qui serait une augmentation de $134,000 comparé au chiffre de l'exercice précédent. Ce chiffre cepen-

dant ne donne qu'une faible idée même des dépenses directes qu'occasionnent les tempêtes de l'hiver, parce qu'il ne couvre que l'ouvrage réel de l'enlèvement de la neige. A cela, il faut ajouter les dépenses additionnelles d'un arrêt par la neige s'étendant pendant plus de deux mois, et au cours duquel sur certaines divisions, il y a virtuellement un arrêt absolu de tout mouvement et les bateaux faisant le service entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard ont cessé tout service depuis la dernière partie de janvier jusqu'en mars, causant une grande accumulation de wagons.

D'après les détails qui m'ont été fournis, je calcule que, y compris les gages des hommes réellement occupés à pelleter la neige et briser la glace avec le pic, la proportion des bordereaux ordinaires de paie pendant que la ligne était bloquée, le temps de détention, l'entretien de l'équipement, l'approvisionnement d'eau, le service du train de sauvetage, les repas des voyageurs, des pelleteurs de neige et autres, et enfin le gros solde de train-mille adverse qui en résulte, le coût total direct n'a pas été inférieur à $518,000 sur l'état normal. Même lorsqu'en mars, la neige eût cessé de tomber, la quantité de marchandises accumulée a entraîné des frais supplémentaires dans les efforts que nous avons faits pour dégager la voie.

Pour venir en aide aux cultivateurs de la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile-du-Prince-Edouard, qui souffraient de l'insuffisance de leurs récoltes de foin, causée par l'extrême sécheresse de l'été de 1904, l'Intercolonial, sous l'autorité d'un décret de l'Exécutif, transporta gratuitement 36,609 tonnes de foin pour leur usage ; l'aide a pris la forme d'une remise des frais de transport au montant de $125,855.46.

Tandis que ce service ne rapportait aucun revenu, les frais ordinaires imposés au chemin de fer ont été très considérables, plus de 3,000 wagons étant employés à ce service, et ces frais se sont augmentés du fait que les wagons chargés de foin sont arrivés à l'époque où la voie se trouvait bloquée par le neige, et lorsqu'aucun bateau ne pouvait traverser à l'Ile-du-Prince-Edouard ; les cours du chemin de fer étaient encombrées et un grand nombre de wagons restèrent garés pendant des mois. J'estime à $140,000 les dépenses ainsi occasionnées au chemin de fer. Ceci, naturellement, ne nuit pas au principe d'aider à une population dans la détresse, au moyen de l'usage gratuit d'un chemin de fer de l'Etat, mais il n'est que juste, en étudiant le côté financier de la question, de voir que tout en portant au crédit d'une générosité nationale les frais occasionnés, la somme globale des dépenses du chemin de fer, auxquelles elle doit être attribuée, de ne pas taxer l'administration d'extravagance pour cette somme, du moins.

Des ouvrages considérables ont été faits sous forme de nouvelles constructions et de réparations aux anciennes, à différents endroits.

A la fin de l'exercice le matériel roulant comprenait, entre autres choses, 331 locomotives (*a*), 41 voitures-dortoirs de 1ère classe et 35 de seconde classe, 9 voitures-salon et neuf voitures-buffet, 137 voitures de 1ère classe et 97 de seconde classe, 36 wagons-poste et fumoirs, 60 voitures-messageries et bagages, 5,636 wagons fermés, (*b*) 84 wagons-réfrigérateurs, (*c*) 123 wagons à bestiaux, (*d*) 2840 wagons-plate-formes, (*e*) 15 réservoirs

(*a*) 162 sont vieilles, petites, démodées et impropres à l'exploitation économique d'un chemin de fer ayant des rampes comme celles du chemin de fer Intercolonial. Sur ce nombre, une moitié environ devraient être mises hors de service et remplacées.
(*b*) Sur ce nombre, environ 300 ont été de 10 à 40 ans de service.
(*c*) Cinq sont usées et condamnées, 10 autres ont plus de 17 ans de service.
(*d*) Six sont usés et condamnés et 21 ont plus de 20 ans de service.
(*e*) 268 ont plus de 20 ans de service et, en outre 1,163 ont plus de 10 ans de service.

à l'huile, 999 wagons à bascule, (*f*) 17 wagons-gondoles, (*g*) 471 wagons à houille, (*h*) 99 fourgons, 53 chasse-neige, 23 " flangers ", 10 charrues à ailerons, 2 charrues rotatoires, et 3 treuils à vapeur.

La valeur du matériel disponible à la fin de l'exercice était de $1,171,129.68, y compris le combustible et les rails d'acier et le fer.

Les ouvrages du chemin de fer et le matériel roulant ont été maintenus dans un état satisfaisant.

On trouvera dans les annexes des renseignements intéressants sur le chemin de fer, les ouvrages faits, les divers relevés financiers et autres.

EMBRANCHEMENTS DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction-Windsor, sur l'Intercolonial à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer " Dominion-Atlantic ", ci-devant la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, exploite cette ligne. La compagnie paye tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention en date du 13 décembre 1892, qui s'étend à un autre terme de 21 ans aux mêmes conditions que celles que comporte la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Etat, et les hauts fonctionnaires de l'Intercolonial.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes) s'est élevée à $50,038.97, soit une diminution de $3,595.38. Les frais d'entretien se sont élevés à 26,863.16, soit une augmentation de $2,582,07 ce qui porte le profit de l'Etat à $23,175.51.

Tous les ouvrages nécessaires de réparation et de réfection ont été faits et ce chemin a été entretenu en bon état. On trouvera les détails aux annexes.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

La longueur de ce chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, soit 209 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice était de $6,719,529.45, soit une augmentation de $591,412.65.

La principale dépense est celle d'une somme de $151,065.48 pour l'embranchement jusqu'à Murray-Harbour, et $133,153.85 sur le pont de Hillsborough qui fait partie de cet embranchement.

Une somme totale de $99,971.58 a été dépensée pour une ligne d'embranchement

---

(*f*) 55 sont usés et condamnées ; 66 ont plus de 20 ans de service et en outre 129 ont plus de 15 ans de service et 175 plus de 10 ans.
(*g*) Tous ont plus de 20 ans de service.
(*h*) 358 ont plus de 15 ans de service.

de Cardigan à Montague-Bridge, et $44,008.24 pour l'embranchement partant du pont de la rivière Vernon. D'autres améliorations ont été faites en agrandissements à Charlottetown, au prix de $10,205.10, et de $11,716.96 pour prolonger le chemin de fer sur le bord de la rivière au même endroit. A différents endroits sur le chemin de fer des agrandissements ont eu lieu, notamment à Georgetown et à Kingston. La somme de $22,566.05 a été dépensée pour munir des wagons de freins pneumatiques et de signaux Westinghouse, et $26,455.73 pour poser aux wagons des attelages M.C.B. 21 voitures à voyageurs et 168 wagons à marchandises étant munis de ces attelages.

COMPTE DU REVENU.

Au compte du revenu les recettes brutes se sont élevées à $217.330.61, une diminution de $17,059.42, comparé à l'exercice précédent, et les frais d'exploitation à $370,-464.44, soit un excédent de dépenses de $34,769. Les dépenses ont excédé les recettes de $153,133.83.

Le chemin a transporté 235,194 voyageurs, augmentation de 10,627, produisant $102,505.55, augmentation de $127.06 ; 73,969 tonneaux de marchandises, diminution de 12,317 tonneaux, produisant $94,724.70, une diminution de $19,336.89. Les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à $20,100.36, soit une augmentation de $2,150.41.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été de 442,493, augmentation de 36,486 milles. Le nombre de milles parcourus par les trains a été de 343,301 milles, soit une augmentation de 22,516 milles.

Les frais de parcours des trains ont été de 107·91 cts par mille, diminution de 0·10 cts ; et par mille de chemin de fer, $1,772.55, augmentation de $33.46 par mille.

Les recettes par mille de chemin de fer se sont chiffrées par $1,039.86, soit une diminution de $81.65.

Le pour cent des recettes brutes a été comme suit : Recettes des voyageurs 47·17 pour 100, une augmentation de 3·49 pour 100 ; des marchandises 43·58 pour 100, une diminution de 5·08 pour 100, et des autres item 9·25 pour 100, augmentation de 1·59 pour 100.

La valeur du matériel en magasin, à la clôture de l'exercice, était de $88,784.61.

La diminution dans le mouvement de commerce peut s'attribuer au manquement des récoltes, tandis que la rigueur de l'hiver et l'amoncellement de la neige ont occasionné des dépenses extraordinaires pour le service, et dépassant de beaucoup celles de l'exercice précédent.

Le chemin de fer et son matériel roulant sont en bien meilleur état de service que jamais auparavant.

Les détails de l'exploitation se trouvent aux annexes.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

La loi 3 Edouard VII, chapitre 58 (1903), modifiant et revisant la loi concernant les chemins de fer, décréta l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, et la création d'une commission portant le titre ci-dessus, et devant se composer de trois membres à être nommés par le Gouverneur en conseil ; cette loi entra en vigueur le 1er

février 1904, par proclamation, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif en date du 18 janvier 1904, qui nommait en même temps certaines personnes commissaires. Le bureau de la commission est à Otrawa bien qu'elle soit autorisée à siéger dans toute partie du Canada. Ses décisions et ses ordres sont définitifs, sauf appel à la cour Suprême sur les questions de juridiction ou de droit, et sauf aussi l'action du Gouverneur en conseil, à sa discrétion.

EXPLORATION D'UN CHEMIN DE FER POUR DONNER ACCÈS AU DISTRICT DU YUKON.

Dans le rapport annuel pour l'exercice 1900-1, on trouvera sur ce sujet un rapport complet de l'ingénieur dirigeant, et aussi (à la page xv) un résumé de l'ouvrage fait et les conclusions qu'on a tirées. Les rapports antérieurs ont été publiés dans les rapports annuels des exercices 1898-99 et 1899-1900.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Aux termes d'un contrat, en date du 29 juillet 1903, ratifié par l'acte fédéral de cette année-là, ch. 71, et aux termes d'une modification de ce contrat, portant la date du 18 février 1904, ratifiée par l'acte de cette année-là, ch. 24, la Compagnie " Grand Trunk Pacific Railway ", compagnie constituée en corporation par l'acte de 1903, chapitre 122, a convenu avec Sa Majesté de construire une ligne de chemin de fer, entièrement sur le territoire du Canada, entre la cité de Moncton, province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'océan Pacifique, à ou près Port-Simpson, ou quelque autre port de la Colombie-Britannique, selon qu'il sera convenu. Le chemin de fer se composera de deux divisions, savoir : celle de l'est, entre Moncton et Québec, et de là en allant vers l'ouest à travers la province du Manitoba jusqu'à la cité de Winnipeg, et la divsion ouest entre Winnipeg ou quelque endroit de la division est et l'océan Pacifique. La division est et l'océan Pacifique. I a division est doit être construite par le gouvernement sous la direction de qua re commissaires que choisira le Gouverneur en conseil, et sera subséquemment affermée à la compagnie et entretenue et exploitée par cette dernière, qui s'engage à construire à ses propres frais et à entretenir et exploiter la division ouest. Le bail de la division est devra être fait pour une période de 50 ans, au taux de trois pour 100 par année sur le coût de la construction ; les sept premières années du terme seront exemptes du loyer ; la compagnie devant équiper les deux divisions, et la valeur de l'équipement originaire devant être d'au moins $20,000,000.

Sous forme d'aide à la compagnie pour la construction de la division de l'ouest, il est stipulé que le gouvernement garantira le paiement du capital et de l'intérêt d'une émission d'obligations par la compagnie pour un montant suffisant pour produire une somme égale à 75 pour 100 du coût de la construction, ce montant ne devant pas dépasser $13,000 par mille dans la section des prairies entre Winnipeg et la limite orientale des montagnes Rocheuses (cette limite devant être établie par l'ingénieur en chef du gouvernement à la suite d'arpentages réellement à faire.)

Les différentes dépenses à faire sous l'empire de ces actes et des contrats devront être faites à même des crédits à voter par le parlement pour cette fin, et sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui des états de toutes les recettes, dépenses et obligations devront être fournis mensuellement. Le conseil devra fournir annuellement un rapport au Gouverneur en conseil, par l'entremise du ministre

des Chemins de fer et Canaux, indiquant les recettes et dépenses de l'année et autres renseignements relatifs aux chemins de fer, lequel rapport sera soumis au parlement.

Le conseil des commissaires a été régulièrement nommé par décret de l'exécutif ainsi que les fonctionnaires nécessaires, et son bureau est établi en la cité d'Ottawa.

Le rapport de la Commission sera soumis au parlement en temps utile. On peut cependant dire ici que le total des dépenses de l'exercice 1904-05, s'est élevé à $778,491.-27, chiffre qui, ajouté à la somme de $6,249.40 antérieurement dépensée, forme un total de $784,740.68, jusqu'au 30 juin 1905.

Quant à la division du chemin de fer que doit construire la compagnie, savoir, vers l'ouest à partir de Winnipeg, et connu sous le nom de "division ouest," le décret de l'exécutif en date du 10 août 1905, approuva le tracé de la partie qui s'étend de Portage-la-Prairie vers l'ouest jusqu'au 36e township nord, rang 13, à l'ouest du 2e méridien, une longueur de 275 milles. Il faut remarquer aussi, que sous l'autorité de l'article 122 de l'acte des chemins de fer, l'exécutif approuva la charte du tracé de deux lignes d'embranchement que la compagnie se propose de construire, l'une, l'embranchement de la Baie-du-Tonnerre, allant de Fort-William et Port-Arthur jusqu'à Thunder-Bay-Junction, d'une longueur d'environ 220 milles, et l'autre, l'embranchement de North-Bay, s'étendant depuis la Jonction de Nipissing du Grand Tronc de chemin de fer et du chemin de fer Canadien Pacifique, jusqu'à Nat's Lake, Ontario, une longueur d'environ 220 milles.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Les pages suivantes établissent dans l'ordre alphabétique la situation des compagnies dont les négotiations avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1904.

Un relevé de ces déboursés se trouve à la Partie I, et une liste des contrats se rattachant aux subventions passées dans le cours de l'exercice, à la Partie IV.

On trouvera à la Partie III la liste des actes de subventions passés chaque année depuis 1882. Il n'a pas été accordé de subventions dans le cours des sessions de 1895, 1896, 1898, 1902 et 1905.

Les renseignements ont été préparés jusqu'à la fin de l'exercice 1904-1905 eulement, mais en outre, la liste suivante indique les contrats additionels entrepris et les paiements faits entre cette date et le 1er décembre 1905.

CONTRATS PASSÉS EN 1904-1905, JUSQU'AU 30 JUIN 1905.

Compagnie de chemin de fer Atlantique, Québec et Ouest.—De Paspébiac à Gaspé, 102 milles ; contrat daté du 25 février 1905.

Compagnie du chemin de fer "Bruce-Mines and Algoma".—Depuis la jonction de Bruce-Mines jusqu'à la ville de Bruce-Mines, 3 milles ; contrat daté du 28 janvier 1905.

Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick.—Depuis l'extrémité de ses dix milles de chemin de fer construits, jusqu'à un endroit sur la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmunston, etc., 67 milles ; contrat daté du 13 mai 1905.

Compagnie du chemin de fer " Klondyke-Mines ".—De Dawson à la rivière Stewart, 84 milles ; contrat daté du 1er février 1905.

La Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company.—Du pont de Spence sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nicola, 45 milles ; contrat daté du 27 avril 1905.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne d'Orford.—Depuis Eastman jusqu'à la limite de la ville entre le township de Bolton, partie est, et le township de Potton, 12 milles ; contrat daté du 9 mars 1905.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne d'Orford.—De Kingsbury à Windsor-Mills, 10 milles ; contrat daté du 12 juin 1905.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne d'Orford.—Depuis un endroit de la ligne situé entre Lawrenceville et Eastman jusqu'au lac Bonella, 5 milles ; contrat daté du 23 juin 1905.

CONTRATS ADDITIONNELS DU 1er JUILLET AU 1er DÉCEMBRE 1905.

Compagnie de chemin de fer Central d'Ontario.—D'un endroit situé près de Bancroft à un endroit près de Whitney ; contrat daté du 16 septembre 1905.

Compagnie de chemin de fer Kettle River Valley.—De Grand-Forks à un endroit situé à 50 milles dans le haut de la rivière Kettle ; contrat daté du 28 juillet 1905.

Compagnie " Mabou and Gulf Railway, limited ".—Des mines de houille de Mabou à un endroit situé près de Glendyer, de là à Orangedale, sur l'Intercolonial ; contrat daté du 5 juillet 1905.

Compagnie " Midway and Vernon Railway.—De Midway à Vernon ; contrat daté du 28 juillet 1905.

SUBVENTIONS PAYÉES PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1905.

Chemin de fer	Atlantique et Lac Supérieur	$ 42,336 86
"	Atlantique et Nord-Ouest	186,600 00
"	Algoma-Central et Baie d'Hudson	341,440 00
"	Beersville Coal and Railway	20,736 00
"	Bruce-mines and Algoma Railway	25,120 00
"	Canadien du Pacifique (embranchement de Kootenay à Arrowhead)	4,176 15
"	Canadien du Pacifique (embranchement de la Montagne du Faisan)	56,576 00
"	d'Halifax et du Sud-Ouest	291,842 00
"	de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	185,173 00
"	Middleton and Victoria-Beach railway	47,789 00
"	de la Montagne d'Orford	38,250 00
"	Rivière-Sainte-Marie	32,134 00
"	de la Rive-Sud (Québec) intérêt sur le paiement différé de la subvention due	3,450 46
		$1,275,629 53

SUBVENTION ADDITIONNELLE DU 1er JUILLET 1905, AU 1er DÉCEMBRE 1905.

Compagnie de chemin do fer de colonisation du Nord.. $ 87,786 50

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre parenthèses, après le titre de la compagnie, chaque année, depuis l'inauguration du système de subventions aux chemins de fer en 1882, se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement.

Pour ce qui est des chemins de fer subventionnés par l'Etat, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que des lignes et des compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention.

Les sommes suivantes ont été déboursées pour ces subventions :—

Exercice	1883-84,	terminé le 30 juin	1884........	$ 208,000	00
"	1884-85	"	1885........	403,245	00
"	1885-86	"	1886........	2,171,249	00
"	1886-87	"	1887........	1,406,533	00
"	1887-88	"	1888........	1,027,041	92
"	1888-89	"	1889........	846,721	83
"	1889-90	"	1890........	1,678,195	72*
"	1890-91	"	1891........	1,265,705	86*
"	1891-92	"	1892........	1,248,215	03*
"	1892-93	"	1893........	811,394	07*
"	1893-94	"	1894........	1,229,885	10*
"	1894-95	"	1895........	1,410,049	10*
"	1895-96	"	1896........	834,745	49*
"	1896-97	"	1897........	416,955	30*
"	1897-98	"	1898........	1,414,934	78*
"	1898-99	"	1899........	3,201,220	05*
"	1899-1900	"	1900........	725,720	35*
"	1900-01	"	1901........	2,512,328	86
"	1901-02	"	1902........	2,093,939	00*
"	1902-03	"	1903........	1,463.222	34*
"	1903-04	"	1004........	2,046,878	45*
"	1903-05	"	1905........	1,275,629	53*
				$29,592,310	69

A ce qui précède il faut ajouter les subventions exceptionnelles suivantes :—

Chemin de fer Canada-Central, payées entre 1878 et 1883....................................	$1,525,250	00
Chemin de fer Canadien du Pacifique—prolongement de la jonction de Saint-Martin à Québec, payée en 1885................................	1,500,000	00

* Dans ces chiffres la subvention de $186,600 par année payable à la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, pendant 20 ans à compter du 1er juillet 1889, se trouve comprise. Le ministère des Finances opère ce paiement.

Total des subventions payées à même le "Fonds consolidé", jusqu'au 30 juin 1805...........	$32,617,560 69
La subvention à la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique Canadien a été payée à même le "Capital", et s'élève à....................	25,000,000 00
Total payé en subvention..................	$57,617,560 69

La somme qui précède ne comprend pas la somme de $2,394,000, due à la province de Québec, pour le chemin de fer entre Ottawa et Québec, somme qui a maintenant été transférée à la dette publique, et sur laquelle l'Etat paie 5 pour 100 d'intérêt, soit $119,700 par année. (*Voir* la note à la page 49 du relevé du comptable, partie I.

Note.—Les noms, tracé et longueur des différents chemins de fer du Canada, ainsi que ceux de leurs embranchements formant leur réseau, se trouvant dans la "Statistique des chemins de fer", maintenant publiée en un rapport séparé.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SUD D'ALBERTA.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL D'ALGOMA À LA BAIE D'HUDSON.

(*Voir* Nos 437 et 479.)

Cette compagnie a été constituée en corporation sons le nom de "Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma, par l'acte 62-63 Victoria, chapitre 50 (1899), avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville du Saut-Sainte-Marie jusqu'à un point sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près la gare de Dalton, et de là vers le sud-ouest jusqu'au havre de Michipicoten sur le lac Supérieur.

L'acte 63-64 Victoria, chapitre 49 (1900), modifia ces pouvoirs et la compagnie fut autorisée à construire un chemin de fer du Saut-Sainte-Marie à un endroit entre les rivières Mogdie et Michipicoten, et de là jusqu'à la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et vers le sud jusqu'au havre de Michipicoten.

Par l'acte 1 Edouard VII, chapitre 46 (1901), le nom de la compagnie fut changé comme ci-dessus, et elle fut autorisée à prolonger son chemin de fer depuis un endroit sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à quelque point sur la baie James, pas plus loin au nord que la rivière Equam.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1899, 62-63 Vic., ch. 7, item 23, a autorisé une subvention pour 40 milles de ce chemin de fer depuis le Saut-Sainte-Marie vers la rivière et le port de Michipicoten, et vers la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, au montant de $3,200 par mille, avec addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille.

La compagnie ayant demandé cette subvention a signé un contrat le 28 septembre 1901, sous l'autorité de décrets de l'exécutif en date du 30 mai et du 10 août 1901.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1900, 63-64 Vic,, ch. 8, item 4, accorda une subvention semblable à la compagnie pour un prolongement de 25 milles de sa ligne

à partir de la section de 40 milles ci-dessus mentionnée, et aussi pour 25 milles à partir du havre de Michipicoten vers la ligne-mère du chemin de fer Canadien Pacifique.

Sous l'autorité d'un décret de l'exécutif du 6 janvier 1902, contrat fut passé le 5 février 1902 avec la compagnie pour les travaux ainsi subventionnés.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1901, chap. 7, item 20, accorde une subvention semblable pour une nouvelle longueur de voie n'excédant pas 135 milles, jusqu'à un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près la rivière White et un contrat fut signé avec la compagnie en conséquence le 15 octobre 1902.

Dans le cours du dernier exercice la compagnie a reçu la somme de $341,440, formant au 30 juin 1905 un total de $924,976 payé à cette compagnie.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE L'ATLANTIQUE AU LAC SUPÉRIEUR.

(*Voir* n° 524.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 56 Victoria, chapitre 39 (1893), avec pouvoir de construire ou acquérir une ligne de chemin de fer entre un point sur ou près de la baie de Gaspé, dans la province de Québec, et un point sur ou près la rivière Sainte-Marie, dans le district d'Algoma, dans la province de l'Ontario, et a été autorisée à faire des contrats avec certaines compagnies nommées, pour l'achat ou la prise à bail de leurs chemins de fer, en totalité ou en partie, et de leurs droits ou pouvoirs entre les points nommés.

La compagnie fit des conventions qui furent ratifiées par le parlement par l'acte 57-58 Victoria, chapitre 63 (1894), comme suit :—

(1) Pour l'achat du chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs et toutes ses circonstances et dépendances. (2) Pour l'usage d'un pont qui sera construit sur le fleuve Saint-Laurent, en face de la cité de Montréal, par la Compagnie de pont de Montréal. (3) Pour l'achat du chemin de fer Grand-Oriental *(Great Eastern)* entre Yamaska et Saint-Grégoire, dans la province de Québec. (4) Pour l'achat du chemin de fer de la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de l'Ottawa, entre Lachute et Saint-André, dans la province de Québec, et ses immunités, L'acte décrétait que les chemins de fer nommés seraient terminés dans les trois ans, et le pont dans les cinq ans.

Des difficultés s'élèvent cependant : Les biens de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Lac Supérieur furent en définitive attribués aux syndics des porteurs d'obligations, qui, par l'Acte 1, Edouard VII, chapitre 48, 1901, furent autorisées nonobstant tout ce que peut contenir tout acte du parlement du Canada, à réparer et renouveler la chaussée et les ponts établis sur le chemin de fer entre Métapédiac et Capelan, et construire le chemin de fer entre Capelan et quelque point près de Paspébiac ; ces pouvoirs de construction devant être exercés avant le 31 décembre 1902 ; et aussi à exploiter le chemin de fer entre Métapédiac et Paspébiac, dans la division de la Baie-des-Chaleurs.

Par l'acte des subventions de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 7, item 9, il fut accordé une subvention pour 30 milles de chemin entre Capelan et Paspébiac, savoir, $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur le coût excédant

$15,000 par mille, l'ensemble ne devant pas dépasser $6,400 par mille, le contrat de subvention devant être conclu avec les syndics ou séquestres en vertu d'une hypothèque de la Compagnie du chemin de fer Atlantic et Lac-Supérieur. L'acte décrétait que la subvention serait affectée au paiement, 1° de certaines superstructures de ponts, mais n'excédant pas $35,000 ; 2° de l'achèvement de la chaussée ; et 3e de réclamations pour main-d'œuvre, matériaux et approvisionnements s'y rattachant.

A la date du 25 juillet 1901, la compagnie signa un contrat en conséquence. Le chemin a été terminé, et lors de l'inspection un rapport a été fait dans ce sens en juin 1903. La question du chiffre de la subvention gagnée restait à décider, et comportait une décision quant au coût réel, nécessaire et raisonnable de ces 30 milles de chemin de fer.

Après examen, on a trouvé que le coût était de $589,485.37, et le total de la subvention gagnée de $165,735.

Un décret de l'exécutif en date du 23 juillet 1904, autorisa certains paiements sur cette base, et la nomination d'un expert spécial qui fut chargé de faire une enquête sur différentes réclamations présentées par la main-d'œuvre, etc.

Jusqu'au 30 juin 1904, la compagnie avait reçu $104,153.98. Sur cette somme, $32,153.98 avaient été payés pour superstructures de pont, et $72,000 aux fiéicommissaires pour l'achèvement de la chaussée.

Dans le cours du dernier exercice la compagnie a reçu $42,336.86, dont $14,675.84 payés aux syndics pour l'achèvement de la chaussée et $27,661.02 pour la main-d'œuvre, etc., ce qui portait à $146,490.84 le total des paiements faits au 30 juin 1905. Soit $32,153.98 pour les superstructures de ponts et $86,675.84 pour l'achèvement de la chaussée, et $27,661.02 pour la main-d'œuvre.

Le nombre et le chiffre des réclamations présentés pour la main-d'œuvre, etc., étaient si considérables, et d'une nature si compliquée, que l'enquête nécessaire avant de pouvoir faire la répartition des deniers disponibles, a pris beaucoup de temps et causé des difficultés. Cette enquête a été faite par le ministère et finalement par le juge Langelier, de Québec, sur la décision duquel les paiements ont été faits comme il est dit ci-dessus.

Il faut remarquer, ainsi qu'il est dit dans le rapport annuel du ministère pour l'exercice 1894-95, qu'une subvention a été payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, pour la partie de ce chemin de fer allant de Métapédiac vers l'est jusqu'à Paspébiac, 70 milles, au montant de $620,000.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE L'ATLANTIQUE ET NORD-OUEST.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.

L'historique complet de cette subvention se trouve dans le rapport annuel de 1889-90. La compagnie reçoit une subvention annuelle de $186,600, pendant 20 ans. Le premier versement a été fait en 1889-90. Le total versé jusqu'au 30 juin 1905 se chiffre par $2,985,600. Le ministère des Finances fait directement ces paiements.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ATLANTIQUE, QUÉBEC, ET OCCIDENTAL.

(*Voir* n° 595)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de Québec, 1 Ed. VII, ch 63 (1901), et autorisée à construire un chemin de fer à partir du Bassin-de-Gaspé et allant jusqu'à un certain endroit au nord de Causapscal, mais non au delà de Sayabec, dans le comté de Matane. D'autres pouvoirs d'une nature commerciale en général lui furent accordés.

L'acte fédéral, 3 Ed. VII, chapitre 81 (1903) déclara la compagnie être d'intérêt général pour le Canada, et l'autorisa en sus des pouvoirs à elle conférés par son acte constitutif, de construire un chemin de fer depuis un endroit situé au nord de Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un endroit situé à ou près Edmunston, Nouveau-Brunswick.

L'acte fédéral des subventions 3 Ed. VII., ch. 57, item 51, autorise une subvention de $3,200 par mille, avec une autre subvention de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille,pour un chemin de fer d'au plus 260 milles allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial et de là jusqu'à Edmunston ; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles allant de Paspébiac à Gaspé.

La compagnie ayant demandé la subvention accordée pour la ligne de Paspébiac à Gaspé, signa un contrat en conséquence le 25 février 1905, sous l'autorité de l'arrêté de l'exécutif du 28 janvier 1905.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

(*Voir* aussi la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au Lac Supérieur.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DE-QUINTÉ.

(*Voir* n°s 434 et 581.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral de 1881, chapitre 46, sous le nom de "Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté," et autorisée à construire une ligne de chemin de fer depuis Mill-Point, comté de Hastings, sur la baie de Quinté, jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Grand-Tronc.

L'acte de 1896 l'autorise à se fusionner avec la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental (ci-devant la Compagnie de Napanee, Tamworth et Québec), sous le nom de Compagnie de chemin de fer de la Baie-de-Quinté. Les pouvoirs de la compagnie furent étendus de manière à comprendre la construction de lignes d'embranchements, ne dépassant pas chacune 20 milles en longueur, et se reliant à des mines et à des terrains miniers, et l'acte de 1900, chapitre 50, conféra des pouvoirs considérables pour le développement de la force électrique et des industries minières et forestières. Le délai de construction fut prorogé jusqu'au 14 juin 1905.

L'acte des subventions de 1899, chapitre 7, item 20, tel que modifié par l'alinéa 9 de l'acte des subventions de 1900, chapitre 8, autorisa le paiement d'une subvention de $3,200 par mille pour 10 milles, pour les prolongements, embranchements ou additions à son réseau pour relier ses lignes ferrées ou ses lignes de raccordement avec les mines de fer ou autres, ou les exploitations minières ou forestières dans certains comtés mentionnés. Cette subvention devant tenir lieu de solde de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental en 1892.

Le 30 décembre 1902, la compagnie signa un contrat en conséquence.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 7, item 45, accorda une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses excédant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour un prolongement de la ligne de la compagnie, ne dépassant pas 2 milles, vers l'ouest, à partir d'un point sur ou près le chemin de borne de Richmond, près de Deseronto, et aussi pour un prolongement depuis l'extrémité des dits deux milles, dans une direction nord, sur une longueur n'excédant pas 3 milles.

Le 30 décembre 1903, la compagnie signa un autre contrat pour chacune de ces deux sections.

Dans le cours de l'exercice 1902-03, la compagnie a reçu $19,200 pour les six milles qui séparent Deseronto de Napanee, aux termes de la subvention accordée par l'item 20 de l'acte de 1899.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 57, item 37, une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour un prolongement de la ligne de la compagnie à partir de son terminus septentrional, commençant à un point à ou près Actinolite, de là dans une direction nord-ouest en passant par les villages de Queensboro et de Bannockburn, jusqu'à un point dans le township de Marmora, ou de Lake, dans le comté de Hastings, n'excédant pas 20 milles en tout.

Le 23 janvier 1904, la compagnie signa un contrat pour la construction de ce prolongement.

Le total des paiements faits à la compagnie jusqu'au 30 juin 1904 s'élevait à $69,-120, mais la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental avait antérieurement reçu $208,732.80.

Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 30 juin 1905.

LA BEERSVILLE COAL AND RAILWAY COMPANY.

(*Voir* n° 604.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte du Nouveau-Brunswick, 3 Edouard VII, chapitre 94 (1903), et autorisée à construire un chemin de fer allant d'Adamsville, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Brown's-Landing ou Beersville, et aussi à exercer l'industrie houillère dans toutes ses branches, et autres privilèges s'y rattachant.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 57, item 60, accorda une subvention pour 7 milles de chemin de fer allant d'Adamsville à Brown's-Landing ou Peersville, de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 des dépenses excédant $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en tout $6,400 par mille.

Le 24 juin 1904, la compagnie signa un contrat et devait terminer le chemin le 1er janvier 1905.

Dans le cours du dernier exercice financier, la compagnie a reçu $20,736, somme totale payée jusqu'au 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER JONCTION DE BEAUHARNOIS.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER BELLEVILLE ET NORTH-HASTINGS.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE HOUILLÈRE DE BOSTON ET DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-97.)

LA BRACEBRIDGE AND TRADING LAKE RAILWAY COMPANY.

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 63 Victoria, chapitre 109 (Ontario), et autorisée à construire une ligne de chemin de fer à traction mécanique et en partie électrique, à partir d'un point dans la ville de Bracebridge jusqu'à quelque endroit dans le township de McLean, sur une longueur d'environ quatorze milles, et à construire, prolonger et mettre en service un prolongement ou un embranchement de ce chemin de fer depuis Bracebridge jusqu'à quelque endroit sur le lac Muskoka à ou près Beaumaris, dans le township de Monck, distance d'environ dix milles, le tout dans le district de Muskoka.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1900, 63-64 Victoria, chapitre 8, item 7, accorda une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses en sus de $15,000 par mille, la subvention entière ne devant pas dépasser $6,400, pour un chemin de fer allant de Bracebridge, dans le Muskoka, à un point situé à ou près Baysville, Ontario, ne dépassant pas 15 milles.

La compagnie ayant demandé la subvention signa un contrat en conséquence le 30 décembre 1902, sous l'autorité de l'arrêté du conseil le 6 avril 1903.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER BROCKVILLE, WEST-PORT ET SAUT-SAINTE-MARIE.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER BRANTFORD, WATERLOO ET LAC-ERIÉ.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER BRUCE-MINES AND ALGOMA.

(*Voir* n° 628.)

L'historique de ce chemin de fer a été publié dans le rapport annuel de 1902-03, ainsi qu'un relevé des subventions payées pour la ligne de chemin de fer alors terminée.

L'acte des subventions de 1904, ch. 34, article 2, item 2, accorda une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses en sus de $15,000 par mille, la subvention entière ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour des lignes de chemin de fer (*a*) de la jonction des mines de Bruce jusqu'à la ville de Bruce-Mines, distance d'au plus 3 milles ; (*b*) pour les six milles de chemin de fer construits depuis la station de Gorden-Lake, en allant vers le nord jusqu'à Rock-Lake ; (*c*) pour 12 milles à partir de Rock-Lake, en allant vers le nord.

La compagnie ayant demandé les subventions (*a*) et (*b*) signa des contrats en conséquence, le 28 janvier 1905, et le 20 octobre 1904, respectivement sous l'autorité de décrets de l'exécutif datés du 7 janvier 1905 et du 19 septembre 1904.

Ces deux sections de chemin de fer sont terminées, et dans le cours du dernier exercice, le plein montant des subventions, $25,120 a été payé, portant à $53,920 le total des paiements faits à la compagnie.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER BOUCTOUCHE ET MONCTON.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE CALGARY À EDMONTON.

(*Voir* Rapport annuel de 1890.)

(Loué au chemin de fer Canadien du Pacifique.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADA-ATLANTIQUE.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89, et aussi sous le titre de Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADA-EST (AUTREFOIS LA COMPAGNIE DU NORD ET OUEST DU NOUVEAU-BRUNSWICH, FAISANT AUJOURD'HUI PARTIE DU RÉSEAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.)

(*Voir* Rapports annuels de 1894-95 et 1899-1900.)

CANADIAN BRIDGE COMPANY.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, Québec.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "CANADIAN NORTHERN".

(*Voir* n°s 446, 493.)

L'acte fédéral 62-63 Victoria, chapitre 57 (1889), autorise le fusionnement de la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord de Winnipeg (ci-devant la Compagnie de chemin de fer et de steamers de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, dont le nom a été changé par l'acte de 1897, chapitre 81, en celui de Compagnie du chemin de fer de Winnipeg à la Baie-d'Hudson), et de la Compagnie de chemin de fer et de canal du Lac-Manitoba, sous le nom de Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, et la convention de fusion a été ratifiée ; la compagnie fut aussi autorisée à construire un chemin de fer allant de Prince-Albert à Edmonton et aussi un embranchement à partir d'un point sur cette ligne jusqu'à la rivière La-Paix, et certaines autres lignes d'embranchement.

L'acte fédéral 1 Edouard VII, chapitre 52 (1901), ratifia certains contrats de fusion passés entre la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Est et entre la Compagnie du chemin de fer d'Ontario à la rivière La-Pluie avec la compagnie ci-dessus ; il autorisait aussi la construction de certaines lignes de chemin de fer.

L'acte fédéral 1 Edouard VII, chapitre 53 (1901), autorisa la compagnie ci-dessus nommée à louer, avec faculté d'acheter, le chemin de fer "Northern Pacific and Manitoba", la "Winnipeg Transfer Company (Limited)", la Compagnie du chemin de fer "Portage and Northwestern", et la Compagnie du chemin de fer "Waskada and North-eastern".

L'acte fédéral des subventions aux chemins de fer 62-63 Victoria (1889) chapitre 7, item 32, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 des dépenses en sus de $15,000 par mille, mais n'excédant pas en totalité $6,400 par 100 milles de chemin de fer, à partir d'un endroit sur le chemin de fer le Grand-Nord de Winnipeg, au nord de la rivière du Cygne, jusqu'à Prince-Albert, T.N.-O.

L'acte fédéral des subventions aux chemins de fer 63-64 Victoria (1900), chapitre 8, item 18, accorda une subvention semblable pour 100 milles de chemin de fer pour prolonger davantage la ligne de la compagnie au nord de la rivière du Cygne jusqu'à Prince-Albert, T.N.-O.

La compagnie en ayant fait la demande fut autorisée à signer un contrat aux termes de ces deux subventions, ces contrats portant tous deux la date du 7 décembre 1903.

Les paiements faits à la compagnie sous l'empire des contrats susdits s'élèvent aux chiffres suivants :

Pour le chemin de fer d'Ontario à la rivière La-Pluie (*voir* le Rapport annuel de 1902-1903), $1,534,976, payés antérieurement au 30 juin 1903.

Pour l'embranchement sur Prince-Albert, $374,156.

Le total des paiements qui précèdent s'élève à $1,909,132, jusqu'au 30 juin 1904.

L'acte spécial 3 Edouard VII, chapitre 7 (1903), accorda de l'aide pour le prolon gement du chemin de fer de la compagnie sur une longueur de 620 milles à partir de Grandview, où se termine son embranchement de Gilbert-Plains à Edmonton, et pour

une longueur de 100 milles à l'est de Prince-Albert jusqu'à Prince Albert, en garantissant le remboursement du capital et le versement à 3 pour 100 par année sur les obligations portant première hypothèque et autres valeurs jusqu'à concurrence de $13,000 par mille, le capital devant être remboursable dans cinquante ans à compter de la date de l'acte.

Le 29 juillet 1903, une hypothèque constituée en faveur de fidéicommissaires fut consentie entre la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, la "British Empire Trust Company", à responsabilité limitée, la "National Trust Company", à responsabilité limitée, et Sa Majesté en exécution des dispositions du dit acte, les valeurs possédées par les fidéicommissaires devant être une charge grevant les deux lignes de chemin de fer à construire, ainsi que l'équipement, les bâtiments et autres biens, sur la partie de l'embranchement de Prince-Albert, à l'est d'Erwood, et sur les lignes de la compagnie déjà construites et exploitées, à partir de Port-Arthur en allant vers l'ouest, ainsi que mentionné dans l'annexe du dit acte, avec les bâtiments, l'équipement et autres biens.

Le même jour, 29 juillet 1903, la compagnie signa un contrat pour la construction des dites deux lignes de chemin de fer, la ligne de Grandview à Edmonton devant être terminée le 1er octobre 1905 et les 100 milles à l'est de Prince-Albert à la même date.

Les décrets de l'exécutif du 5 novembre 1903, du 10 mars 1904, du 18 août 1904 et du 13 janvier 1905, autorisèrent le paiement de la somme de $6,125,600 à même les deniers déposés entre les mains du gouvernement et provenant de la vente des actions de la compagnie, pour l'ouvrage fait sur les 620 milles séparant Grandview d'Edmonton, et de la somme de $936,000 pour l'ouvrage fait sur les 100 milles à l'est de Prince-Albert, savoir, pour 76 pour 100 du coût estimatif, $11,341,300 d'ouvrage à faire sur les 620 milles, y compris l'équipement, et pour 72 pour 100 du coût estimatif, $1,709,115, de l'ouvrage à faire sur les 100 milles, y compris l'équipement.

Tel était l'état des choses au 30 juin 1905.

Pour certaines parties des lignes de la compagnie, aux termes des dits actes de fusionnement, des concessions de terres ont été accordées (*voir* la compagnie du chemin de fer Grand-Nord de Winnipeg, et la Compagnie du chemin de fer de Manitoba et du Sud-Est, dans le rapport annuel de 1895-96). Le ministère de l'Intérieur s'occupe de ces concessions de terres.

La compagnie a, de plus, fait un arrangement avec le gouvernement pour le transport des hommes, des provisions, des matériaux et des malles pendant 20 ans sur la partie de sa ligne allant de Gladstone à un endroit à mi-chemin de la rivière Saskatchewan.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Revelstoke à Arrow-Lake.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

(Embranchement de la Pierre-à-Pipe—Station d'Antler à la Montagne de l'Orignal.)

(*Voir* Rapport annuel de 1901-1902.)

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

(Chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau.)

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Embranchement de Waskada.

(*Voir* n° 494.)

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1900, 62-64 Victoria, chapitre 8, item 19, accorda une subvention de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, mais n'excédant pas $6,400 par mille, pour un chemin de fer à partir de l'extrémité ouest de l'embranchement du chemin de fer Canadien-Pacifique, Manitoba, jusqu'à 20 milles plus loin.

La compagnie ayant demandé la subvention, elle signa un contrat pour ces travaux le 28 décembre 1901, sous l'autorité des décrets de l'exécutif du 6 juillet, 11 septembre, 3 octobre et 30 novembre 1901. Aucune partie de la subvention n'avait été payée à la date du 30 juin 1902.

Dans le cours de l'exercice 1903-04, la compagnie a reçu une somme de $64,000.

Aucun autre paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

(Embranchement des Collines du Faisan.)

(*Voir* n° 616.)

L'acte des subventions de 1903, 3 Edouard VII, chapitre 57, item 72, autorise une subvention de $3,200 par mille, avec une autre subvention de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille, pour un chemin de fer à partir de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Moosomin et Elkhorn, allant vers le nord-ouest, jusqu'à un endroit dans le voisinage des collines du Faisan, distance n'excédant pas 136 milles.

La compagnie ayant demandé la subvention signa un contrat pour ces travaux le 14 février 1904, sous l'autorité des décrets ds l'exécutif du 17 novembre 1903 et du 12 janvier 1904.

Dans le cours du dernier exercice la compagnie a reçu sur la subvention pour ces ouvrages une somme de $56,576, qui porte à $435,200 le total payé jusqu'au 30 juin 1905.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

(Embranchement Dyment.)

(*Voir* le rapport annuel de 1902-03.)

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

(Embranchement West-Selkirk—Lac Winnipeg.)

(*Voir* le rapport annuel de 1902-03.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU CAP-DE-LA-MADELEINE.

(*Voir* le rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DE PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

(*Voir* le rapport annuel de 1895-96.)

(*Voir* nº 420.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 62 Victoria, chapitre 126 (1899) des actes de la Nouvelle-Ecosse, et autorisée à construire un chemin de fer entre Canso et Louisbourg et un pont ou un tunnel, au-dessus ou au-dessous du détroit de Canso, ou à mettre en œuvre un bac à vapeur.

L'acte de la Nouvelle-Ecosse de 1902, chapitre 190, l'autorisa de plus à construire des embranchements depuis un endroit sur la ligne-mère, ou des embranchements vers tout autre endroit dans le comté du Cap-Breton.

L'acte des subventions de 1899, 62-63 Vic., chap. 7, accordait une subvention de $3,200 par mille, avec addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, la totalité ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, N.-E., à St-Peter's, 30 milles.

La compagnie ayant demandé la subvention, elle signa un contrat pour ces travaux le 15 septembre 1900. Au 30 juin 1904 il avait été fait des paiements au montant de $182,400.

Aucun autre paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS DU CENTRE.

(*Voir* nº 574.)

Cette compagnie a été originairement constituée en corporation par l'acte fédéral 50-51 Victoria, chapitre 82, sous le nom de Compagnie du chemin de fer du comté de Prescott, et autorisée à construire et mettre en service un chemin de fer partant d'un point dans ou près le village de Hawkesbury, dans le comté de Prescott, à un point sur la ligne du chemin de fer d'Ontario et Québec, dans le comté de Soulanges, province de Québec, et à un point sur la ligne du chemin de fer Atlantique Canadien, dans le comté de Glengarry, et jusqu'au fleuve Saint-Laurent, dans ou près la ville de Cornwall, ainsi qu'un embranchement se rendant à Caledonia-Springs.

Par l'acte fédéral 52 Victoria, chapitre 80, le nom de la compagnie fut changé comme susdit, et elle fut autorisée à construire un pont sur la rivière Ottawa. Un nouvel acte fédéral, 2 Edouard VII, chapitre 53, autorisa le prolongement du chemin de fer de Hawkesbury à South-Indian.

Ce chemin de fer a été louée à la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, qui l'exploite aujourd'hui.

L'acte des subventions de 1903, 3 Edouard VII, ch. 57, autorise une subvention de $3,200 par mille, avec une autre de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400, pour 35 milles, et a été accordée à la compagnie au lieu de la subvention accordée par l'item 22 de l'article 2 du chapitre 7 de 1899.

La Compagnie en ayant fait la demande fut autorisée à signer un contrat pour ces ouvrages le 26 décembre 1903, sous l'autorité du décret de l'exécutif du 12 décembre 1903.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ONTARIO-CENTRAL.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CENTRAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CHATEAUGUAY ET NORD.

(*Voir* nos 507, 508, 509, 599.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de Québec de 1895 (1), ch. 64 ; ses pouvoirs ont été modifiés par l'acte de 1866, ch. 85.

Par l'acte des subventions de 1900, 63–74 Vic., ch. 8, une subvention de $3,200 par mille a été accordée, ainsi que 50 pour 100 pour toute dépense excédant $15,000 par mille, mais ne devant pas dépasser en tout $6,400 par mille ; cette subvention était accordée pour 42 milles, du quartier Hochelaga, Montréal, à un endroit du chemin du Grand-Nord à ou près de Joliette, avec un rameau pénétrant dans cette ville.

Le contrat a été passé le 19 janvier 1901.

A la même date deux autres contrats ont été passés, soumis à l'acte des subventions, l'un pour la construction d'un chemin de fer avec pont pour les voitures et les piétons, du Bout-de-l'Ile à Charlemagne, au confluent du Saint-Laurent et de l'Ottawa, et l'autre, pour la construction d'un pont sur la rivière du Lac-Ouareau, au coût de $15,000. Aucune de ces trois subventions n'avait été payée à la date du 30 juin 1903.

L'acte des subventions de 1903, ch. 57, item 55, autorisait une subvention de $3,200 par mille, avec addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour 16 milles de chemin de fer allant d'un point situé sur la ligne principale à ou près l'Epiphanie, et passant par la paroisse de Saint-Jacques-de-l'Achigan, jusqu'au village de Rawdon.

La compagnie signa un contrat pour ces ouvrages le 12 décembre 1903.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 57, article 3, paragraphe 4, accorda une subvention de $50,000 pour le pont du Bout-de-l'Ile, en sus de la subvention accordée par l'item 33 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900.

La somme totale payée à la compagnie à la date du 30 juin 1904, s'élevait à $191,595.

Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CHATHAM.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE TRANSPORT MARITIME DE CHIGNECTOU.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA CÔTE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(Nom changé en celui de "Halifax and Yarmouth Railway Company", par le statut de la Nouvelle-Ecosse de 1899, chapitre 128.)

(*Voir* nos 403, 520.)

L'acte provincial de la Nouvelle-Ecosse, 56 Vic., ch. 154 (1893), a constitué cette compagnie en corporation pour la construction d'une ligne de chemin de fer de Yarmouth à Lockport; un acte subséquent, le 59e Vic., ch. 103 (1896), étendait ses pouvoirs.

L'acte des subventions fédérales, 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a autorisé une subvention pour 61 milles de ce chemin de fer depuis Yarmouth jusqu'à Port-Clyde, au montant de $3,200 par mille, avec addition de 50 pour 100 sur le coût excédant $15,000 par mille, la totalité de la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Il a été passé avec la compagnie, le 26 août 1897, un contrat pour la construction du chemin, qui devait être terminé le 1er septembre 1899.

Pendant l'exercice 1897-98 il a été payé la somme de $90,400.

L'acte des subventions de 1901, ch. 7, item 5, accorda de l'aide pour une voie ferrée depuis Pubnico, N.-E., jusqu'à Port-Clyde, ou la rivière Clyde, au montant de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses en sus de $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour 31 milles.

Cette subvention a été accordée au lieu du solde de la subvention accordée en 1897.

La compagnie en ayant fait la demande signa un contrat le 1er mars 1903.

La somme totale payée à la date du 30 juin 1904, s'élevait à $150,400.

Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU NORD.

(*Voir* no 451.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral 62-63 Vic., ch. 62 (1899), et autorisée à construire et exploiter un chemin de fer partant de quelque point

à ou près Labelle, dans le comté de Labelle, province de Québec, et passant à moins d'un mille de l'église paroissiale de l'Annonciation, dans le canton de Marchand, dans le dit comté, et à moins d'un mille de l'église paroissiale dans le village de Nominingue, dans le canton de Loranger, dans le dit comté, et à moins d'un mille du Rapide de-L'Orignal, dans les cantons de Robertson et Campbell, et de là dans une direction ouest jusqu'à un point sur ou près le lac Témiscamingue, dans le comté de Pontiac.

L'acte des subventions aux chemins de fer, 62-63 Vic., ch. 7 (1899), item 37, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses en sus de $15,000 par mille, la subvention totale ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour un chemin de fer d'au plus 22 milles, allant de Labelle dans une direction nord-ouest jusqu'à Nominingue, par la voie de Notre-Dame-de-l'Annonciation.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat le 8 juillet 1902.

Il a été payé $53,384 jusqu'au 30 juin 1904.

Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER COBOURG, NORTHUMBERLAND ET PACIFIQUE.

(*Voir* Rapport annuel de 1901-02.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIGATION COLOMBIE ET KOOTENAY.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique).)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE CORNWALLIS.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DE CUMBERLAND.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DOMINION-ATLANTIC.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DOMINION-EASTERN.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DE CHAUX DU CANADA.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE HOUILLÈRE DOMINION.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE EST DU RICHELIEU.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER EDMONTON, YUKON ET PACIFIQUE.

(*Voir* nos 455, 572.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral de 1896, 59 Victoria, chapitre 71, sous le nom de Compagnie du chemin de fer du district d'Edmonton, et autorisée à construire et exploiter un chemin de fer partant de quelque point de la ville d'Edmonton et allant jusqu'à un point dans Edmonton-sud sur le chemin de fer de Calgary à Edmonton pour se relier à celui-ci ; et aussi partant de quelque point de la dite ville d'Edmonton, en passant par le village de Saint-Albert, jusqu'à un point sur la rivière Athabaska au fort ou près du fort Assiniboine, avec embranchement jusqu'aux Plaines-Rocheuses ; et aussi partant de quelque point de la ville d'Edmonton jusqu'au fort ou dans le village du fort Saskatchewan, avec embranchement jusqu'à la rivière à l'Esturgeon. Il lui accorda d'autres pouvoirs d'une nature commerciale générale.

L'acte fédéral de 1898, 61 Victoria, chapitre 63, autorisa la compagnie à prolonger sa ligne de chemin de fer depuis Athabaska jusqu'aux eaux navigables de la rivière Pelly.

L'acte fédéral de 1899, 62-63 Victoria, chapitre 64, changea le nom de la compagnie pour celui mentionné ci-dessus et autorisa la compagnie de prolonger son chemin de fer jusqu'au col de la Tête-Jaune, ou au col de la rivière La-Paix, et jusqu'à un point dans la Colombie-Britannique pour relier à la ligne que la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Britannique est autorisée à construire, et aussi à construire et mettre en service un embranchement jusqu'à quelque point sur le fleuve Yukon.

L'acte fédéral des subventions de 1903, 3 Edouard VII., chapitre 57, item 28, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionelle de 50 pour 100 sur les dépenses en sus de $15,000 par mille, ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour 50 milles de chemin de fer à partir de la ville de Strathcona jusqu'à Edmonton et de là en allant vers l'ouest jusqu'à la Passe de la Tête-Jaune.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence le 24 juin 1904, le chemin devant être terminé en décembre 1906.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ELGIN, PETITCODIAC ET HAVELOCK.

(*Voir* Rapports annuels de 1885-86 et 1890-91.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ERIE ET HURON.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ESQUIMALT ET NANAIMO.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

COMPAGNIE DE PONT FRÉDÉRICTON ET SAINTE-MARIE.

Ainsi qu'il est dit dans le rapport annuel de 1888-89, par l'acte spécial 50-51 Vict., ch. 26 (1887,) le gouverneur en conseil fut autorisé à faire des avances (garanties par une hypothèque) à la compagnie ci-dessus nommée, au montant de $300,000, pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer au-dessus de la rivière Saint-Jean, et des avances furent faites en conséquence, jusqu'à concurrence de $297,000.

L'acte fédéral de 1904, ch. 4, autorisa le Gouverneur en conseil à prendre possession des biens de la Compagnie, ainsi que ses droits et privilèges en conséquence du manquement de la compagnie de rembourser les avances à elle faites, et de verser les intérêts sur ces avances, ces biens font retour à la Couronne. Les mesures légales nécessaires ayant été prises pour obtenir la possession de ces biens, ils se trouvent maintenant compris dans le réseau du chemin de fer Intercolonial.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC, BAIE GEORGIENNE ET LAC-ERIE.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GREAT-EASTERN.

Voir Rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-NORD DU CANADA, AUTREFOIS LA COMPAGNIE GRAND-NORD.

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DITE "GULF SHORE" DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(*Voir* Rapport annuel de 1899-1900.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE JONCTION DE GUELPH.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'HALIFAX ET DU SUD-OUEST.

(*Voir* nº 567, 619.)

Cette compagnie a été déclarée être constituée en corporation à la date du 21e jour d'août 1901, par l'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 2 Edouard VII., chapitre 1 (1902), pour la construction et la mise en service d'un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près d'Halifax, et allant jusqu'à Barrington-Passage, et aussi depuis un point de raccordement avec le chemin de fer Central, à ou près New-Germany, jusqu'à Caledonia-Corners.

L'acte fédéral des subventions de 1903, chapitre 57, item 23 et 75, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses excédant $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour des lignes de chemins de fer (*a*) à partir d'un point à ou près Halifax jusqu'à un point sur le chemin de fer Central à ou près la baie Mahone, 68 milles ; (*b*) à partir d'un point sur le chemin de fer Central à ou près Bridgewater en gagnant Barrington-Passage, 77 milles, et pour un prolongement de 35 milles de la même ligne ; (*c*) à partir d'un point à ou près Caledonia, 22 milles ; (*d*) à partir d'un point à ou à peu près Caledonia jusqu'à Liverpool, 29 milles.

La compagnie fut autorisée à signer un contrat le 9 novembre 1903 ; l'achèvement de la ligne étant fixé au 1er août 1905.

Pendant le dernier exercice on a payé une somme de $292,842 formant, jusqu'au 30 juin 1905, un total de $477,264.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'HALIFAX À YARMOUTH.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse.

(Nom changé par le statut de la Nouvelle-Ecosse de 1899, chapitre 128.)

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE HARVEY.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE HEREFORD (CI-DEVANT COMPAGNIE D'EMBRANCHEMENT DE HEREFORD.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88 et 1889-90.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par lettres patentes, datées du 19 mai 1903, à la suite d'un acte de la législature du Nouveau-Brunswick de cette année-

là, intitulé "*An act in aid of the construction of eertain railways*" accordant le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer commençant à l'extrémité de la première section de 10 milles de chemin de fer allant de Campbellton, N.-B., vers l'ouest, construite pour la compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'ouest jusqu'à la rivière Saint-Jean à un endroit situé entre Grand-Falls et Edmunston, avec pouvoir d'acquérir ces dix milles déjà construits, et d'émettre des obligations sur la dite iigne de chemin de fer y compris la première section de 10 milles lorsqu'elle aura été acquise, jusqu'à concurrence de $5,000 par mille ; le capital social devant être de 600,000, et pouvant être augmenté jusqu'à $1,500,000.

L'acte des subventions de 1903, ch. 57, item 14, accorda à la compagnie ci-dessus nommée, une subvention pour une ligne de chemin de fer à partir de l'extrémité ouest des 10 milles de son chemin de fer déjà construits, depuis Campbellton jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean entre Grand-Falls et Edmunston, n'excédant pas 67 milles, au lieu des subventions antérieures.

Le 13 mai 1905, la compagnie signa un contrat en conséquence, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif en date du 8 de ce mois.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE D'INVERNESS.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond, dont le nom a été changé par l'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 2 Edouard VII, ch. 162, de 1902.)

(*Voir* n°s 208, 251, 357, 400, 523 et 568.)

L'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 50 Vic., ch. 60 (1887), a constitué cette compagnie en corporation pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Hawkesbury et un endroit dans le district de Margaree. L'acte de 1888, ch. 79, a autorisé la construction du chemin depuis Port-Hawkesbury par Port-Hastings, Judique, Port-Hood, Mabou, et Margaree, jusqu'à Eastern-Harbour, Chéticamp.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $80,000 pour 25 milles de chemin de fer allant de Port-Hawkesbury vers Chéticamp, et la compagnie a passé contrat pour cette entreprise le 23 novembre 1894.

L'acte des subventions de 1897, 60-61 Vic., ch. 4, a autorisé, au lieu de la subvention accordée en 1894, une subvention de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 sur la dépense en sus de $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité $6,400 par mille, pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, et la compagnie a passé contrat en conséquence le 29 avril 1898.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 57, item 24, accorda une subvention pour 30 milles de voie ferrée à partir de Chéticamp jusqu'à un point situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, étant un renouvellement de subvention et au lieu de celle accordée par le chapitre 4 de 1897.

La compagnie signa un contrat pour ces ouvrages le 9 novembre 1903 ; l'achèvement étant fixé au 1er août 1905.

Le total payé jusqu'au 30 juin 1904, s'élevait à $368,545.97 aucun autre payement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER IRONDALE, BANCROFT ET OTTAWA.

Voir Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES JOGGINS.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER KINGSTON, NAPANEE ET OCCIDENTAL.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER KINGSTON ET PEMBROOKE.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DES MINES DU KLONDIKE.

(*Voir* n° 615.)

Cette compagnie fut constituée en corporation par l'acte fédéral de 1899, chap. 72, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer depuis Klondike, le long de la rivière Klondike jusqu'à Bonanza Creek et de là le long de la rivière Yukon jusqu'à Dawson-City, avec pouvoir de construire certaines lignes d'embranchement. D'autres pouvoirs d'une nature commerciale en général lui furent accordés.

L'acte des subventions de 1903, ch. 57, art. 2, item 71, accorda une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 p. 100 sur la dépense en sus de $15,000 par mille, limitée en totalité à $6,400 par mille, pour un chemin de fer de 84 milles au plus, de Dawson-City à la rivière Stewart.

La compagnie ayant demandé cette subvention fut autorisée à signer un contrat pour ces ouvrages le 1er février 1905, sous l'autorité de décrets de l'exécutif du 7 mars et du 24 décembre 1904 et du 7 janvier 1905.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 janvier 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER KOOTENAY À ARROWHEAD.

(*Voir* n° 543).

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 1 Edouard VII, ch. 70, 1901, pour la construction d'un chemin de fer d'un point à ou près Lardo, près de la

tête du lac Kootenay, jusqu'à un point à ou près Duncan ; puis en allant vers le nord-ouest jusqu'à Arrowhead, sur le lac Arrow, C.-B., avec telles lignes d'embranchement, dont aucune ne devra dépasser 30 milles, que le gouverneur en conseil pourra autoriser. La compagnie a été autorisée à louer ou à vendre ses travaux à certaines compagnies mentionnées, y compris la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le 15 août 1901, ce chemin de fer fut affermé à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour un terme de 999 ans. Cette location fut approuvée par le décret de l'exécutif du 29 juin 1903.

L'acte des subventions de 1901, ch. 7, item 28 autorisa une subvention de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 sur la dépense en sus de $15,000 par mille, limitée en totalité à $6,400, pour un chemin de fer depuis le lac Duncan vers Lardo ou le lac Arrow, C.-B., ou depuis Lardo jusqu'au lac Arrow, n'excédant pas 30 milles.

La compagnie ayant demandé la subvention, elle signa un contrat pour cette construction le 26 août 1901, sous l'autorité des décrets de l'exécutif du 8 juin et du 6 juillet 1901 ; et devant terminer les travaux le 1er août 1903. Le chemin fut construit depuis Lardo jusqu'à Trout-Lake, 33 milles, et fut inspecté en juin 1902, en vue de l'ouvrir à la circulation.

Dans le cours du dernier exercice, il a été payé à la compagnie une somme de $4,176,15, ce qui portait le total payé jusqu'au 30 juin 1905 à $64,790.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES LAURENTIDES.

Ci-devant " Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit ", nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1891).

(*Voir* Rapport annuel de 1901-1902.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE L'ASSOMPTION.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LEAMINGTON ET SAINTE-CLAIRE

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DU LAC TÉMISCAMINGUE.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER LAURENTIDES.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LINDSAY, BOBCAYGEON ET PONTYPOOL

(*Voir* n°s 197, 271, 372, 425, 545.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral 53 Victoria, chapitre 55 (1890), et autorisée à construire un chemin de fer à partir d'un point à ou

près Pontypool, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant de là par voie de Lindsay jusqu'au village de Bobcaygeon. La compagnie a été autorisée à louer où vendre ses ouvrages à certaines compagnies dénommées, y compris la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La charte originairement accordée a été remise en vigueur et modifiée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 78.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 57, item 2, accorda une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur les dépenses excédant $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour une voie ferrée de 40 milles au plus, allant de Burketon à Bobcaygeon, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, de 1899, article 2, item 11.

La compagnie ayant demandé la subvention, signa un contrat en conséquence le 14 mars 1904.

La somme de $185,173.06 a été payée dans le cours du dernier exercice, total payé à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER LOTBINIÈRE ET MÉGANTIC.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE-MAGNETAWAN.

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 1 Edouard VII (Ontario), chapitre 83 (1901), et autorisée à construire un chemin de fer entre un endroit situé dans ou près le village de Burk's-Falls, dans le district de Parry-Sound, où la dite rivière est navigable pour les navires.

L'acte des subventions aux chemins de fer, 1 Edouard VII, chapitre 7 (1901), item 22, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 de la moyenne des dépenses en sus de $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour une ligne de deux milles au plus, allant d'un endroit sur le chemin de fer Grand-Tronc à ou près Burk's-Falls, Ontario, jusqu'à la rivière Magnetawan.

La compagnie ayant demandé la subvention signa un contrat en conséquence le 19 mars 1903.

En 1902-1903, la compagnie a reçu la somme de $3,552.

Aucun autre paiement n'avait été fait jusqu'au 30 juin 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MANITOULIN ET DE LA RIVE-NORD.

(*Voir* n° 481.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral de 1900, ch. 64, 63-64 Vic., et autorisée à construire une ligne de chemin de fer partant de Little-Current, île Manitouline, et allant au nord jusqu'à une distance de 100 milles, croisant la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près les stations d'Onaping ou de Cartier ; et aussi de quelque point dans ou près le township de Drury ou de Hyman, sur sa dite

ligne, et allant à l'est jusqu'à Sudbury, et aussi de quelque point à ou près Little-Current et allant vers le sud-est jusqu'à la rive sud de l'île Manitouline ou de l'île Fitzwilliam, et de quelque point près de Tobermory jusqu'à Meaford, en passant par Wiarton et Owen-Sound ; elle est aussi autorisée à construire des docks, mettre en service des bacs à vapeur, et produire de la force électrique.

L'acte des subventions de 1900, chapitre 8, item 6, accorda la construction d'une voie ferrée de 66 milles entre Little-Current et Sudbury ; la compagnie s'engageant à ériger un pont entre Little-Current et la terre ferme, et à en assurer la circulation gratuite aux voitures et aux piétons.

L'acte de 1901, article 5, permit de faire les ouvrages entrepris sous l'empire de cette subvention en deux sections, la première commençant aux ou près des mines Victoria et allant de là jusqu'à Sudbury, et ensuite jusqu'au lac Wahnapitaë, ne dépassant pas 33 milles ; la seconde commençant à Little-Current et allant jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et s'y raccordant à ou près Stanley, ne dépassant pas 31 milles.

A la date du 15 mai 1902, la compagnie signa un contrat, aux termes de la subvention ci-dessus, pour un chemin de fer allant des mines Victoria à Sudbury et de là au lac Wahnapitaë.

Dans le cours de l'exercice 1902-1903 la compagnie a reçu $32,000.

Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 30 juin 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA MASSAWIPPI.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

MIDDLETON AND VICTORIA BEACH RAILWAY COMPANY.

(*Voir* n°s 503, 536 et 566.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par le statut de la Nouvelle-Ecosse 60 Victoria, chapitre 82 (1897), sous le nom " The Granville and Victoria Beach Railway and Development Company ", et autorisée à construire une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Dominion and Atlantic à ou près Bridgetown, en passant par Granville, jusqu'à un point à ou près Victoria-Beach, sur le bassin d'Annapolis, avec embranchements approuvés, etc. Cet acte a été remis en vigueur par l'acte de 1901, chapitre 160, et prolongé de six ans ; le nom étant changé en celui de " Middleton and Victoria Beach Company ".

L'acte des subventions aux chemins de fer, 63-64 Victoria, chapitre 8, item 28 accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 des dépenses en sus de $15,000 par mille, mais ne dépassant pas en totalité $6,400 par mille, pour 30 milles de voie ferrée entre Bridgetown et Victoria-Beach, Nouvelle-Ecosse.

La compagnie ayant demandé la subvention, signa un contrat pour ces ouvrages le 5 mai 1902, sous l'empire d'un décret de l'exéctif du 1er avril, le chemin de fer devant être terminé le 1er décembre 1903.

L'acte des subventions de 1901, chapitre 7, item 21, accorda une subvention semblable pcur un prolongement de la voie ferrée n'excédant pas 11 milles, de Bridgetown à Middleton, et la compagnie ayant demandé la subvention, elle signa en conséquence un contrat le 5 mai 1902, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif du 1er avril, l'ouvrage devant être achevé le 1er décembre 1903.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 17, item 2, accorda une subvention semblable pour 41 milles de voie ferrée entre Victoria-Beach et Middleton, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900 et par le chapitre 7 de 1901.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat pour ces ouvrages le 28 décembre 1903, l'achèvement en étant fixé au 1er août 1905.

A la date du 30 juin 1905, il avait été payé à la compagnie une somme totale de $47,789.

Comprend le chemin de fer de Midland. (à responsabilité limitée).

(*Voir* le rapport annuel de 1903-04.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTFORT.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE MONTFORT ET DE LA GATINEAU.

(Faisant maintenant partie du chemin de fer le Grand-Nord du Canada.)

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER JONCTION DE MONTRÉAL ET CHAMPLAIN.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL ET LAC MASKINONGÉ.

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE MONTRÉAL ET SOREL.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTRÉAL ET OCCIDENTAL.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE MONTRÉAL ET OTTAWA.

(*Ci-devant* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VAUDREUIL ET PRESCOTT. *Nom changé par 53 Vic., chap. 58.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1898-99.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL À LA LIGNE PROVINCIALE.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-1892.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NAPANEE, TAMWORTH ET QUÉBEC.

(*Nom changé en celui de* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER KINGSTON, NAPANEE ET OCCIDENTAL *par l'acte 53 Vic., ch. 62.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER NAKUSP ET SLOCAN.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(*Voir* n° 522.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 1 Edouard VII, chapitre 77 (Nouveau-Brunswick,) et autorisée à construire une ligne de chemin de fer de Chipman à Gibson, avec pouvoir de construire des embranchements vers ces endroits et se raccordant à tous chemins de fer dans le Nouveau-Brunswick.

L'acte des subventions de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 7, item 7, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme dè $6,400 par mille, pour une voie ferrée depuis la station de Chipman, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Gibson, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, et par le chapitre 7, article 2, item 31, de 1899, n'excédant par 45 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa en conséquence un contrat pour ces ouvrages le 30 juin 1902.

La compagnie a reçu $48,000, somme totale payée jusqu'au 30 juin 1904.

Aucun paiement ultérieur n'a été fait jusqu'au 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DITE " NEW-GLASGOW IRON, COAL AND RAILWAY COMPANY ".

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

LA NICOLA, KAMLOOPS AND SIMALKAMEEN COAL AND RAILWAY COMPANY.

(*Voir* n° 570),

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la Colombie-Britannique de 1891, ch. 47, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer à voie simple

ou double depuis l'extrémité orientale du lac Nicola ; de là jusqu'à la ville de Princeton et de là le long de la rivière Simalkameen dans une direction méridionale jusqu'au lac Osoyoos ; aussi depuis le terminus à Nicola en allant dans une direction septentrionale jusqu'à la ville de Kamloops. D'autres pouvoirs d'une nature commerciale en général lui furent accordés.

L'acte des subventions de 1903, ch. 57, article 2, item 26, accorda une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur le coût moyen de la longueur subventionnée qu'excédera $15,000 par mille, mais ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille, pour un chemin de fer de 45 milles au plus, partant d'un point à ou près Spencer's-Bridge sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant au lac Nicola, étant un renouvellement des subventions accordées par le ch. 5 de 1892, et le ch. 4 de 1894.

La compagnie ayant demandé cette subvention signa un contrat pour ces ouvrages le 27 avril 1905, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif du 20 avril 1905.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER " NORTHERN AND PACIFIC JUNCTION ".

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER " NORTHERN AND WESTERN ".

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

(Aussi sous l'en-tête " Chemin de fer du Canada-Est " dans le Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER " CENTRAL " DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(*Voir* Rapport annuel de 1898-99.)

NOVA SCOTIA EASTERN RAILWAY COMPANY, LIMITED.

(*Voir* n° 516, 519, 563, 607.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 1 Edouard VII, chapitre 130 (Nouvelle-Ecosse), et autorisée à construire une ligne de chemin de fer allant d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près New-Glasgow, dans le comté de Pictou, et passant à travers les comtés de Pictou et de Guysborough, jusqu'à l'eau profonde de Country Harbour, dans le comté de Guysborough, et de Cross-Roads, Country-Harbour, dans le dit comté de Guysborough, à un endroit dans ou près la ville de Guysborough, et de là à un point sur le détroit de Canso, dans le dit Guysborough, et toutes autres voies ferrées qui pourraient alimenter la ligne-mère ci-dessus mentionnée.

L'acte des subventions de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 7, item premier, accorda une subvention de $3,200, et une autre subvention de 50 pour 100 sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qu'excédera $15,000 par mille, mais ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille, pour un chemin de fer

partant de quelque point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près New-Glasgow, et allant à County-Harbour, et partant d'un point à ou près County-Harbour, Cross-Roads et allant à Guysborough, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, et par le chapitre 7, article 2, item 34, de 1899, n'excédant pas 80 milles,

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence le 19 février 1903.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 57, item 19 et 63, accorda des subventions, aux même conditions, pour des lignes de chemins de fer depuis New-Glasgow jusqu'à Cross-Roads, County-Harbour, en passant par la ville de Guysborough, jusqu'au détroit de Canso, avec un embranchement depuis Cross-Roads, County- Harbour, en suivant la rivière du County-Harbour jusqu'en eau profonde, 116 milles ; et depuis Dartmouth, par la vallée de la Musquodoboit, jusqu'à un point situé à ou près Melrose, où devra se faire le raccordement avec la ligne mentionnée à l'item 19.

La compagnie ayant demandé ces subventions, signa un contrat en date du 19 avril 1904 ; les chemins de fer devant être terminés le 31 décembre 1906.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "SOUTHERN" DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(*Voir* Rapport annuel de 1902-1903.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ONTARIO ET PACIFIQUE.

(*Nom changé en celui de* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA ET NEW-YORK *par l'acte 60-61 Vic., ch. 57. 1897.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1901-1902.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ONTARIO ET QUEBEC.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontarie et rapport annuel de 1891-1892.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ONTARIO, BELMONT ET NORD.

(*Voir* Rapport annuel de 1896-97.

COMPAGNIE DE CHEMION DE FER ONTARIO ET RIVIÈRE-LA-PLUIE.

(*Fusionnée avec la* COMPAGNIE CANADIAN-NORTHERN, *dont elle a pris le nom en vertu de l'acte 62-63 Vic., ch. 80.*)

(*Voir* Compagnie de chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie dans le rapport annuel de 1902-1903, et sous le nom chemin de fer Canadien du Nord dans le présent rapport.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA MONTAGE-OXFORD.

(*Voir* Rapports annuels 1893-94 et 1894-95.

Voir n° 594.

L'historique de ce chemin de fer se trouve dans le rapport annuel de 1894-95, ainsi qu'un relevé des subventions payées pour la ligne de chemin de fer alors determiné.

L'acte des subventions de 1903, ch. 57, article 2, item 50, accorde une subvention de $3,200 par mille, et une subvention additionnelle de 50 pour cent sur le coût moyen en sus de $15,000 par mille, mais dont la totalité n'excédera pas $6,400 par mille pour une ligne de chemin de fer de 5 milles, allant d'un point sur sa ligne-mère situé, entre Lawrenceville et Eastman, jusqu'au lac Bonella ; de Kingsbury à Windsor-mills, 10 milles ; et de Eastman à la ligne de séparation entre le township de Bolton, partie est et le township de Potton, 12 milles—n'excédant pas en totalité 27 milles.

La compagnie ayant demandé ces subventions signa des contrats en conséquence le 9 mars, et les 12 et 23 juin 1905, pour la constructions des sections ci-desseus mentionnées sous l'autorité de décrets de l'exécutif en date du 25 mars 1905 pour les deux premières sections de 5 et 10 milles, et du 10 février 1905 pour la section en dernier lieu mentionnée.

Dans le cour du dernier exercice, la compagnie a reçu $38,250, ce qui portait à $123,050 y compris les subventions antérieures, le total des paiements faits à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA ET NEW-YORK

(*Voir* Compagnie de chemin de fer Ontario et Pacifique.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA, ARNPRIOR ET PARRY-SOUND.

(*Maintenant la* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADA-ATLANTIC *par fusion, en vertu de l'acte 62-63 Vic., ch. 81, 1890.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1898-99.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA ET VALLÉE DE LA GATINEAU.

(*Nom changé en celui de* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OTTAWA ET GATINEAU, *par l'acte 57-58 Vic., ch. 87, qui a refondu et modifié les actes relatifs à la compagnie.*)

(*Ce dernier nom plus tard changé en celui de compagnie du chemin de fer* OTTAWA NORTHERN AND WESTERN, *par l'acte 1 Edouard VII, ch. 80, 1901.*)
(*Voir* le rapport annuel de 1903-04.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER "OTTAWA NORTHERN AND WESTERN".

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau et Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE NAVIGATION D'OSHAWA.

(*Nom changé en celui de* Compagnie du chemin de fer d'Oshawa, *par 54-55 Vic., ch. 91. Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE PARRY-SOUND.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

CHEMIN DE FER PEMBROKE-SOUTHERN.

(*Voir* Rapport annuel de 1899-1900.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE CARRIÈRES DE PHILIPSBURG-JUNCTION.

(*Voir* Rappport annuel de 1894-95.)

(*Maintenant la* COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE CARRIÈRES DE PHILIPSBURG.

Nom changé par l'acte de Québec, 58 Vic., ch. 65, 1895,)

(*Voir* rapport annuel de 1899-1900.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PORT-ARTHUR, DULUTH ET OCCIDENTAL.

(*Ci-devant la* COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE COLONISATION DE LA BAIE-DU-TONNERRE.)

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE PONTIAC ET RENFREW.

(*Voir* Rapport annuel de 1899-1900.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER JONCTION DE PONTIAC DU PACIFIQUE.

(*Voir* Rapport annuel de 1900-1901.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QU'APPELLE, LAC-LONG ET SASKATCHEWAN.

(Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.)

(*Voir* Rapport annuel de 1890.)

COMPAGNIE DU PONT DE QUÉBEC.

Maintenant THE QUEBEC BRIDGE AND RAILWAY COMPANY. *Nom changé par l'acte 3 Edouard VII, ch. 177. 1903.*)

(*Voir* nos 467, et les actes, chapitres 54 et 177 de 1903.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte fédéral 50-51 Vic., ch. 90 (1887), lui accordant les pouvoirs de construire un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec,

destiné aussi aux voitures et aux piétons, et l'autorisant également à construire et à exploiter des lignes de chemin de fer pour faire raccordement avec les lignes actuelles ou futures de chaque côte du fleuve.

Par l'acte 60-61 Vic., ch. 69 (1897), les pouvoirs de la compagnie furent revisés et l'époque de la construction remise au 29 juin 1902.

Par l'acte 63-64 Vic., ch. 115 (1900), le temps de la construction fut prolongé au 14 juillet 1905, et la compagnie fut autorisée à installer des fils électriques sur le pont, à faire raccorder les lignes de chemin de fer et à donner passage aux voitures électriques ou tramways.

Par l'acte des subventions 62-63 Vic., ch. 7 (1889), une subvention de $1,000,000 fut accordée pour la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, près du bassin de la Chaudière, et par l'acte de 1900, ch. 8, article 10, cette subvention fut appliquée dans la proportion d'un tiers pour la substructure et les approches, et de deux tiers pour la superstructure.

Le 12 novembre 1900, le contrat fut passé par la compagnie.

L'emplacement et les plans du pont furent approuvés par le comité des chemins de fer du Conseil privé et par le décret du 16 mai 1898.

Le pont, construit d'après le modèle *cantilever*, comprend deux arches latérales de 220 pieds chacune, deux arches à eau libre de 500 pieds, et une arche centrale de 1,800 pieds d'un centre à l'autre des piles. Le tablier du pont sera 150 pieds au-dessus de l'eau. Lorsqu'il sera terminé, le pont fournira une double voie de chemins de fer, deux voies pour les tramways et deux voies ordinaires pour les voitures et les piétons.

A la date du 30 juin 1903, la compagnie avait reçu $374,353.33 sur ses subventions. Aucun autre paiement n'a été fait.

Par l'acte spécial 3 Edouard VII, chapitre 177, sanctionné le 10 juillet 1903, le nom de la compagnie ci dessus mentionnée a été changé en celui de "The Quebec Bridge and Railway Company", et elle fut autorisée à construire des voies ferrées depuis l'extrémité nord du pont de la compagnie jusqu'à la ville de Québec, et aussi depuis l'extrémité sud du dit pont jusqu'à un endroit situé à l'endroit où le chemin de fer Grand-Tronc croise l'Intercolonial à la courbe de la Chaudière, ou à quelque autre endroit sur ces lignes près de la section nommée, pour se raccorder à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique. D'autres pouvoirs d'une nature commerciale en général lui furent accordés. Les délais accordés à la compagnie pour la construction de tous le ouvrages autorisés furent prolongés jusqu'au 10 juillet 1910.

Il y eut des pourparlers en vue de faire un arrangement avec le gouvernement pour lui faire garantir les obligations de la compagnie et lui céder, à son choix, le pont, les voies ferrées et les biens de la compagnie.

Aux termes d'un décret de l'exécutif, en date du 19 octobre 1903, et à cette même date, la compagnie signa en conséquence un traité avec le gouvernement, subordonné à la ratification du parlement ; et par l'acte public de la même année, 1903, chapitre 54, ce traité, joint comme annexe au dit acte, a été ainsi ratifié et confirmé, sauf la disposi-

tion que le gouvernement devra obtenir le consentement du parlement avant d'exercer le droit de s'emparer des biens de la compagnie. Il a été de plus stipulé que le gouverneur en conseil aura le droit de nommer trois de ses directeurs.

Aux termes de ce traité la compagnie abandonne et cède tout titre qu'elle peut avoir contre le gouvernement à quelque solde non encore payé de la subvention de $1,000,000 qu'il lui a accordée, et le gouvernement s'engage à payer le capital et les intérêts des obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200, ces obligations devant être payables à cinquante ans de leur date et porter intérêt au taux de trois pour cent par année, payable semi-annuellement, et constituer une première charge garantie par une hypothèque sur les entreprises, taxes et biens de toute espèce, l'hypothèque garantissant ces valeurs devant être faite en faveur des fidéicommissaires approuvés par le Gouverneur en conseil, et sauf la même approbation le gouvernement aura le droit de s'emparer de l'entreprise et des biens de la compagnie en tout temps après un mois d'avis, en payant aux actionnaires le montant de leurs actions au pair, jusqu'à concurrence de $265,585.70, au plus, avec intérêt simple sur cette somme à 5 pour 100, et en sus une prime de dix pour cent sur la valeur nominale des actions entièrement acquittées, et en se chargeant des obligations de la compagnie approuvées par le gouvernement pour la construction, le service et l'entretien aux termes des dites obligatiens et de l'hypothèque qui les garantit. La date d'achèvement des travaux est fixée au 1er décembre 1906.

En conformité de cette autorisation il a été exécuté le 1er février 1904, entre la "Quebec Bridge and Railway Company", la "Royal Trust Company" (Montréal) et Sa Majesté, un acte d'hypothèque en fidéicommis, transportant à la dite "Trust Company" en sa qualité de fidéicommissaire tous les biens et privilèges de la compagnie du pont et pourvoyant à l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de $6,678,200.

En conformité des dispositions du dit contrat, les plans, profils et devis des ouvrages du chemin de fer projeté de la compagnie ont été approuvés comme il suit :

Par un décret du conseil du 27 janvier 1904, pour une ligne à partir de l'extrémité nord du pont jusqu'au marché Champlain dans la cité de Québec, 6·44 milles, et par un décret du conseil du 2 février 1904, depuis l'extrémité sud du pont jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Intercolonial, 12,600 pieds.

Aux termes des contrats s sdits de la compagnie relativement à la garantie des obligations, le chiffre de l'émission des obligations devait être fixé d'après le certificat de l'ingénieur en chef quant à la valeur de l'ouvrage fait et des matériaux délivrés de temps à autre, sur les ouvrages de la compagnie.

A la date du 30 juin 1904, aucune émission d'obligations n'avait été autorisée.

Dans le cours du dernier exercice l'ingénieur en chef donna des certificats établissant la valeur de l'ouvrage fait et des matériaux délivrés, au chiffre de $1,989,162.85, justifiant une émission d'obligations jusqu'à concurrence de $2,340,186.

Telle était la position le 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QUÉBEC-CENTRAL.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QUÉBEC ET LAC-SAINT-JEAN.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER QUÉBEC, MONTMORENCY ET CHARLEVOIX.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(*Voir* n° 517.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acre (1900) 53-64 Vic., chap. 75, et autorisée à construire une ligne de chemin de fer partant de la station de Connor, sur l'embranchement du chemin de fer de Témiscouata aboutissant à Saint-François (Nouveau-Brunswick), et allant à un point sur le chemin de fer Intercolonial à ou près la Jonction de Saint-Charles, ou à un point sur le chemin de fer Central de Québec à ou près Saint-Anselme, ou à un point sur le chemin de fer Grand-Tronc, à ou près la Jonction de la Chaudière (Québec), distance d'environ cent trente milles,

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 7, item 2, accorda une subvention de $3,200, et une autre subvention de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, pour une voie ferrée partant d'un point de ou près la Jonction de Saint-Charles ou la Jonction de la Chaudière, ou d'uu point sur le chemin de fer Central de Québec près de Saint-Anselme, Québec, allant vers le terminus actuel de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, n'excédant pas 45 milles ; et pour une voie ferrée partant de l'embouchure de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, et allant dans une direction ouest vers la Jonction de la Chaudière, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée en 1900 par le chap. 8, art. 2, item 23 ; aussi, pour une voie ferrée en prolongement de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, au lieu de la subvention accordée par le chap. 7. art. 2, item 43, de 1899, n'excédant pas trois milles et ne dépassant pas en totalité 63 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence le 25 août 1902.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 juin 1905.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ET DE HOUILLE DE LE VALLÉE DU DAIM.

(*Voir* Rapport annuel de 1902–1903).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER RISTIGOUCHE ET OCCIDENTAL.

(Maintenant " Intercolonial Railway Company of New Brunswick.")

(*Voir* le rapport annuel de 1903–1904).

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER SCHOMBERG-AURORA.

(*Voir* le rapport annuel de 1903–1904).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SHUSWAP ET OKANAGAN.

(*Voir* Rapport annuel de 1894–95).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE NORFOLK-SUD.

(*Voir* Rapport annuel de 1885–89).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-SUD (NOUVEAU-BRUNSWICK).

(*Voir* Rapport annuel de 1896–97).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVE-SUD, QUÉBEC.

(*Voir* n°s 441, 468, 469 et 513).

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de Québec en 1894, ch. 72, et cette entreprise a été déclarée être un ouvrage d'utilité générale pour le Canada par l'acte fédéral 60 Vic., ch. 10 (1896), qui autorisa la construction d'une ligne de chemin de fer depuis un point dans la ville de Lévis jusqu'à un point sur le chemin de fer Canada-Atlantique, à ou près Valleyfield.

L'acte des subventions 62-63 Vic., ch. 7 (1899), a autorisé une subvention à cette compagnie pour 82 milles de chemin de fer depuis la Jonction de Sorel jusqu'à Lotbinière, à raison de $3,200 par mille, avec une addition de 50 pour 100 du montant dépensé en sus de $15,000 par mille, mais n'excédant pas un total de $6,400 par mille.

La compagnie fut admise à passer un contrat pour ces travaux le 9 mai 1900.

Le même acte autorisa une subvention pour la construction d'un pont sur la rivière Richelieu, à Sorel, n'excédant pas $35,000. La compagnie fut admise à passer un contrat pour ces ouvrages le 23 décembre 1899.

Le même acte autorisa une subvention à cette compagnie pour le renouvellement du pont de chemin de fer de la rivière Yamaska, à Yamaska, au montant de $50,000. Elle fut admise à passer un contrat pour cet ouvrage le 9 mai 1900.

Par l'acte des subventions 63-64 Vic., ch. 8 (1900) une subvention de $50,000 a été accordée pour la construction d'un pont sur la Saint-François, l'usage devant en être gratuit pour les voitures et les piétons. La compagnie a passé le contrat le 29 juin 1901.

L'acte des subventions de 1903, chapitre 57, article 3, paragraphe 2, accorda une subvention de $50,000 pour la construction de la superstructure en acier d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-François, comté de Yamaska, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, mais aux mêmes conditions que celles qui y sont exprimées, et payable à la Canadian Bridge Company ", de Walkerville.

Un contrat a été en conséquence signé pour ces ouvrages le 21 décembre 1903.

Le même article du dit acte, paragraphe 3, accorda une subvention à la "Canadian Bridge Company", de Walkerville, pour renforcer et compléter les fondations et les abords du pont sur la rivière Saint-François subventionné au bénéfice de la compagnie ci-dessus nommée, par le chapitre 7 de 1899, article 3, $35,000, laquelle somme restera une première charge sur le chemin et sera remboursée au trésor à même les subventions dont les conditions sont ou seront remplies.

Un contrat a été signé en conséquence le 21 décembre 1903.

Le total des paiements effectués au 30 juin 1904 se chiffrait par $199,784.35. Cette somme comprend celle de $16,164.63 pour l'achèvement du chemin de fer Montréal et Sorel. (*Voir* le rapport de 1899-1900.)

En sus des paiements de subventions ci-dessus mentionnés, la Canadian Bridge Company a reçu, dans le cours du dernier exercice, la somme de $3,456.46, en intérêt sur le paiement différé de la subvention ci-dessous, à même le solde encore disponible de la subvention de $50,000 accordée à cette compagnie, en qualité d'entrepreneur sous la compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, par l'acte de 1903, ch. 57, article 3, paragraphe 2 ; ce paiement étant fait selon l'avis du ministère de la Justice et sous l'autorité d'un décret de l'exécutif du 8 juillet 1904.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINTE-CATHERINE ET NIAGARA-CENTRAL.

(*Voir* Rapport annuel, 1895-96.)

COMPAGNIE DU TUNNEL DE SAINTE-CLAIR.

(*Voir* Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

CHEMIN DE FER DE SAINT-GABRIEL DE BRANDON ET DE SAINTE-EMÉLIE-DE-L'ÉNERGIE.

(*Voir* Rapport annuel de 1902-03.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE SAINT-JEAN ET DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER SAINT-STEPHEN ET MILLTOWN.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96 et 1900-01.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA STEWIACKE ET LANSDOWNE.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT ET ADIRONDACK.

(*Voir* Rapports annuels de 1893-94 et de 1900-01.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT-LAURENT, BASSES LAURENTIDES ET SAGUENAY.

(Nom changé en celui de "COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES BASSES-LAURENTIDES" *par l'acte provincial 51-52 Vic., ch. 108.)*

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER SAINT-LOUIS ET RICHIBOUCTOU.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA RIVIÈRE SAINTE-MARIE.

(*Voir* nos 495, 614.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte fédéral, 63-64 Victoria, chapitre 79 (1900), et autorisée à construire une voie ferrée partant de quelque point entre Lethbridge et Sterling, sur la ligne de la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et allant à quelque point sur la ligne frontière internationale entre les rangs 24 et 30, à l'ouest du quatrième méridien, Territoires du Nord-Ouest, et avec la sanction du Gouverneur en conseil à construire des lignes d'embranchement dont la longueur ne dépassera en aucun cas quinze milles.

L'acte fédéral 4 Edouard VII, chapitre 43 (1904), autorisa cette compagnie à conclure avec la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, et la Compagnie d'irrigation du Nord-Ouest Canadien, un traité de fusion en une seule compagnie portant nom "The Alberta Railway and Irrigation Company".

L'acte des subventions de 1903, chapitre 57, item 70, accorda une subvention de $3,200 par mille et une autre subvention de 50 pour 100 sur la différence entre le coût moyen de la longueur subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour une ligne de chemin de fer de 16 milles depuis Spring-Coulée, et traversant la rivière Sainte-Marie, jusqu'à Cardston, et d'environ 16 milles à partir d'un point sur cette ligne à ou près la prise d'eau du canal d'irrigation, en tout 32 milles au plus.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat le 14 mars 1904, et s'engagea à terminer ces lignes le 1er août 1905.

Dans le cours du dernier exercice la compagnie a reçue $32,134 de cette subvention, ce qui portait à $148,094 le chiffre total payé jusqu'au 30 juin 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TÉMISCOUATA—RIVIÈRE-DU-LOUP À EDMUNSTON.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DES MILLE-ILES.

(*Voir* Rapports annuels de 1895-96 et de 1901-02.)

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER TILSONBURG, LAC-ÉRIÉ ET PACIFIQUE.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

(N° 387.)

L'acte 60-61 Vic., chap. 4 (1897), a autorisé une nouvelle subvention de $3,200 par mille à cette compagnie pour 3·50 milles de son chemin à partir du point terminal d'alors, en traversant Tilsonburg, jusqu'au chemin de fer Michigan-Central, ainsi qu'une addition de 50 pour 100 du coût en sus de $15,000 par mille, la subvention ne devant pas excéder $6,400 par mille en totalité.

Le 4 décembre 1897, la compagnie a passé un contrat. Dans le cours de l'exercice 1898-99 la somme de $10,912 a été payée ; et en 1900-01 la somme de $7,159.48 a été payée sur cette subvention, formant, avec la subvention antérieure de $51,200 payée en 1895-96, un total de $69,271.48.

L'acte des subventions de 1899, 62-63 Victoria, chapitre 8, item 26 (1899), accorde une subvention de $3,200 par mille et une subvention additionnelle de 50 pour 100 du coût dépassant $15,000 par mille, mais ne devant pas dépasser $6,400 par mille, pour un prolongement de Tilsonburg à Ingersoll ou Woodstock, n'excédant pas 28 milles.

Sous l'autorité d'un décret de l'exécutif en date du 11 septembre 1901, un contrat fut en conséquence signé avec la compagnie, le 15 octobre 1901 ; le chemin devant être terminé le 1er octobre 1902.

Le total des paiements faits au 30 juin 1904, s'élevait à $117,431.48.

Aucun paiement ultérieur n'avait été fait au 30 juin 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA TOBIQUE.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER TORONTO, GREY ET BRUCE

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER TRANS-CANADA.

(*Voir* n° 540.)

Cette compagnie a été constituée en corporation sous le nom de " Compagnie du chemin de fer Trans-Canadien " par l'acte 58-59 Victoria, chapitre 28 (1895), et autorisée à construire une ligne de chemin de fer partant de quelque point de ou près de la cité de Québec ; de là vers l'ouest dans une aussi droite ligne que possible à un point au nord du lac Winnipeg ; de là vers l'ouest par la voie du col de la Tête-Jaune, ou quelqu'autre passe convenable et praticable à travers les montagnes Rocheuses ; et de là par la rivière Skeena à Port Simpson ou Port-Essington, avec faculté de choisir toute autre route plus facile à l'ouest des montagnes Rocheuses pour atteindre la côte du Pacifique quelque part entre les cinquante-deuxième et cinquante-cinquième degrés de latitude nord.

La compagnie peut aussi mettre en service des navires en correspondance avec son chemin de fer, construire des quais, docks, élévateurs à grain et entrepôts, produire et utiliser l'électricité comme force motrice ; et exploiter des lignes de télégraphe et de téléphone à n'importe quel point sur la baie de James, la baie d'Hudson et le détroit d'Hudson.

L'acte de 1894, chapitre 65, lui accorda des pouvoirs additionnels pour la construction d'un embranchement partant d'un point près de l'endroit où la ligne-mère traverse la rivière Saint-Maurice, Québec, et allant de là vers le sud jusqu'au village de Montcalm, dans la paroisse de Saint-Liguori, et de là en droite ligne jusqu'à la cité de Montréal ; mais la construction de cet embranchement ne sera pas commencé avant que deux cents milles de la ligne-mère, en commençant à la cité de Québec, n'aient été construits et mis en exploitation. Cet acte a également changé le nom de la compagnie.

L'acte 2 Edouard VII, chapitre 108 (1902), prorogea le délai de la construction du chemin de fer autorisée par les actes ci-dessus jusqu'au 15 mai 1912 ; ses pouvoirs de construction ont de plus été étendus comme il suit : Pour permettre à la compagnie de poursuivre la construction de la ligne-mère qui a été commencée à Roberval sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, en allant de là dans une direction ouest ou nord-ouest ", et construire " un embranchement entre le point le plus rapproché de sa ligne-mère et l'eau profonde près de l'embouchure de la rivière Nottaway " (qui se jette dans la baie de James), et aussi un embranchement entre Chicoutimi et l'embouchure de la rivière Saguenay à ou près la baie Sainte-Catherine ; et aussi, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, de conclure un traité avec la Compagnie de chemin de fer le Grand-Nord du Canada, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, ou la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour céder ou louer ses lignes de chemin de fer ou pour se fusionner avec ses compagnies.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1901, 1 Edouard VII, chapitre 71, item 25, accorda une subvention de $3,200 par mille et une autre subvention de 50 pour 100 sur les dépenses moyennes dépassant $15,000 par mille, mais n'excédant pas en totalité $6,400 par mille, pour une ligne de chemin de fer de 60 milles au plus partant de Roberval, Québec, et allant vers l'ouest jusqu'à la baie de James.

La compagnie ayant demandé cette subvention, signa un contrat en conséquence le 19 janvier 1903.

Aucun paiement n'avait été fait à la date du 30 janvier 1905.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS-UNIS.

(Voir rapport annuel de 1900-1901.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER VAUDREUIL ET PRESCOTT.

(Voir *Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.*)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER JONCTION DE WATERLOO.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DES COMTÉS DE L'OUEST.

(*Nom changé en celui de* "COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER YARMOUTH ET ANNAPOLIS" *par l'acte 56 Vic., ch. 63.*)

(*Nom changé de nouveau en celui de* "COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DOMINION-ATLANTIC" *par 57-58 Vic., ch. 69.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE D'ONTARIO-OUEST.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec—C.C P.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER WOODSTOCK ET CENTREVILLE.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER YARMOUTH ET ANNAPOLIS.

(Voir *Compagnies des chemins de fer des Comtés de l'Ouest.*)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER YORK ET CARLETON.

Voir Rapport annuel de 1901-1902.)

SUBVENTIONS EN TERRES.

Un certain nombre de compagnies ont reçu de l'aide au moyen de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'Intérieur. La lecture du rapport de ce département fait connaître leur situation. On trouvera cependant dans le rapport annuel du ministère des Chemins de fer pour 1895-96 certains détails au sujet de ces compagnies qui ont des subventions en terres.

CANAUX.

Au 30 juin 1905, les dépenses totales occasionnées par la construction et l'agrandissement des canaux du Canada et portées au compte du capital, s'élevaient à $89,-294,758.39. De plus, il a été dépensé à même le fonds consolidé une somme de $22,-342,500.96 pour la réfection, l'entretien et la mise en service de ces ouvrages, soit une somme totale de $111,637,259.35. Les recettes totales qui en provenaient et comprenaient les péages, ainsi que les loyers de terrains et de chutes d'eau, se sont élevées à $13,405,515,56. (*Voir* les relevés du comptable, Partie I.)

Les dépenses totales faites pour les canaux dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1905, sont les suivantes :—

Pour la construction et les agrandissements, une somme de $2,071,593.72, et une autre somme portée au compte du revenu consolidé de $1,252,111.03 pour les réparations, réfections, la mise en service et la perception du revenu, formant pour l'exercice un total de $3,323,704.75.

Les recettes totales nettes pendant le même exercice ont été de $78,009.21. Il n'a été perçu aucun péage sur les canaux.*

Le 1er juillet 1904, le solde des loyers impayés était de $97,955.81. Les loyers acquis durant l'exercice se sont élevés à $114,396.26, et les loyers reçus à $76,546.46, laissant un solde de loyers non perçu au 30 juin 1905 de $133,686.47.

La dépense totale pour le personnel et l'entretien, les réparations et les réfections, s'est montée pendant l'exercice à $1,252,111.03, augmentation de $152,339.35, et les recettes nettes ayant été de $78,009.21, comme il est dit plus haut, l'excédent des dépenses sur les recettes s'est chiffré par $1,174,101.82.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1904-1905 ; mais l'on trouvera dans un rapport séparé, sous le titre "Statistique des canaux", une très volumineuse statistique sur le mouvement des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la saison de navigation de 1904.

Les principaux articles compilés dans la statistique peuvent cependant se résumer comme suit :—

Le mouvement par les canaux du Canada, pour la saison de 1904, s'est élevé à 8,256,236 tonnes, une diminution de 947,581 tonnes comparé à celui de la saison précédente. Ceci comprend 5,030,705 tonnes passées par le canal du Saut-Sainte-Marie, contre 5,511,868 tonnes en 1903. Le chiffre des péages qui se seraient accumulés s'ils étaient restés en vigueur eût été de $288,966.55.

Les quelques données qui suivent sur le mouvement des canaux pendant la saison de navigation de 1904 offrent un certain intérêt :—

Par le canal Welland il a passé 811,371 tonneaux de fret, diminution de 191,548 tonneaux, dont 374,750 se composaient de produits agricoles, diminution de 169,243 tonneaux, et 181,705 tonneaux de produits forestiers; 103,329 tonnes de houille ont été transportées, 626,163 tonneaux allant à l'est et 185,208 à l'ouest; 802,480 tonneaux étaient du fret direct, dont 620,078 tonneaux ont passé à l'est tout le long du parcours du canal.

De cette quantité les vaisseaux canadiens ont transporté 308,722 tonneaux, diminution de 91,769 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 311,356 tonneaux, diminution de 167,970 tonneaux.

Le fret total pour l'est et pour l'ouest par ce canal, en destination de ports des Etats-Unis, a été 252,481 tonneaux, soit une diminution de 117,744 tonneaux sur l'année 1903.

---

* Tous les péages ont été abolis pour les saisons de navigation de 1903 et 1904, sous l'empire des décrets du conseil du 27 avril et du 19 mai 1903 et le décret du 22 juin 1905, les péages furent définitivement abolis pour l'avenir sur tous les canaux du Canada.

La quantité de grain transporté à Montréal par le canal Welland et ceux du Saint-Laurent a été de 198,246 tonneaux, soit une diminution de 153,690 tonneaux sur l'année précédente ; sur cette quantité il n'a rien transbordé à Ogdensburg, contre 40,641 tonneaux transbordés en 103. 21,830 tonneaux de grain n'ont descendu que les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, ce qui fait un total de 220,076 tonneaux.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 1,427,316 tonneaux de fret (diminution de 253,890 tonneaux), dont 645,999 pour l'est sans transbordement, et 195,599 pour l'ouest sans transbordement aussi ; 507,895 tonneaux étaient des produits agricoles, 605,198 des marchandises, 467,430 du charbon, et 210,989 des produits forestiers.

Soixante-et-douze cargaisons, représentant 116,095 tonnes, ont été transportées à Montréal en 1904.

Soixante-et-quatorze cargaisons de grain ont été directement transportées à Montréal par les canaux de Welland et du Saint-Laurent en 1903, soit 99,582 tonneaux, au lieu de trente-sept cargaisons représentant 35,253 tonneaux en 1902, vingt-deux cargaisons représentant 17,303 tonneaux en 1901, et quinze cargaisons représentant 7,924 tonneaux en 1900.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité transportée s'exprime par 335,993 tonneaux, une diminution de 74,627, dont 312,216 de produits forestiers.

Sur le canal Chambly on a transporté 448,187 tonneaux, une augmentation de 74,627 dont 313,986 de produits forestiers et 81,292 de charbon.

Sur le canal Rideau, 55,120 tonneaux, une diminution de 5,960, dont 22,564 de produits forestiers et 10,383 de charbon.

Sur le canal St. Peter la quantité transportée a été de 73,416 tonneaux, une diminution de 17,446, dont 49,324 de marchandises et 40,244 de charbon.

Sur le canal Murray 28,439 tonneaux, une diminution de 1,950 tonneaux, dont 5,128 de produits forestiers ont été transportés.

Sur le canal de la vallée de la Trent il est passé 45,689 tonneaux, dont 44,414 de produits forestiers.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie le mouvement du fret a été de 5,030,705 tonneaux, une diminution de 481,163 tonneaux, transportés dans 3,962 navires, et le nombre des éclusages a été de 3,022. Il a été transporté 29,793,453 boisseaux de blé et 3,345,468 boisseaux d'autres grains ; 1,924,260 barils de farine, 2,432,778 tonnes de minerai de fer, 987,319 tonnes de charbon, et 18,787,980 pieds de bois, mesure de planches. Tous ces item accusent une diminution. Le trafic total servi par les deux canaux, américain et canadien, s'est élevé à 31,538,621 tonneaux, diminution de 3,135,816 tonneaux—transportés dans 16,115 navires—2,480 de moins que l'année dernière. La quantité totale du blé transportée s'est chiffrée par 50,041,845 boisseaux, diminution de 11,342,707, et 31,223,047 boisseaux d'autres grains, diminution de

872,599 boisseaux. La quantité totale de bois transporté a été de 913,111,980 pieds, mesure de planche—diminution de 164,080,020 pieds.*

Fait intéressant à noter à propos du transport du grain de l'ouest par canaux et par chemins de fer, c'est que tandis que la quantité de grain et de pois descendus à Montréal par le canal Welland et par les canaux du Saint-Laurent était de 198,246 tonneaux,

---

NOTE.—Les renseignements suivants sur le mouvement du trafic pendant la saison de navigation de 1903, par les deux canaux américain et canadien, au Saut-Sainte-Marie, sont intéressants si l'on tient compte des énormes proportions et du développement rapide qu'a pris le commerce des lacs. Ils sont tirés des "Statistics of Lake Commerce" et compilés d'après les archives officielles sous la direction du lieutenant-colonel E. L. B. Davis, du corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis.

Pour démontrer l'étonnant développement des vastes centres de population et de leur esprit d'entreprise dans ces quelques dernières années, les énormes intérêts financiers, commerciaux et industriels qui y sont engagés, la capacité du grand ouest de subvenir aux besoins agricoles et miniers du monde de l'est, cette statistique est de la plus haute importance et mérite d'être étudiée avec le plus grand soin, surtout lorsque l'on a présent à l'esprit le fait qu'elle ne représente que les transports par eau, et qu'il reste encore à tenir compte des transports par chemin de fer dans toutes leurs nombreuses ramifications, dans toute estimation des magnifiques progrès de cette partie du continent depuis la date de l'ouverture du premier canal de navires (une entreprise américaine) en 1855. On peut se faire une idée du développement gigantesque de ce commerce sur les lacs par le simple fait qu'en 1861, le fret transporté s'élevait à 87,847 tonneaux nets (2,000 livres) évaluées en chiffres ronds à $6,000,000 ; en 1891, le fret a augmenté jusqu'à 8,888,759 tonneaux, évalués à $128,178,208 et en 1902, le point le plus élevé atteint jusqu'ici, savoir, 35,965,145 tonneaux évalués à $358,306,300. De 1855 à 1904, exclusivement, la quantité totale de marchandises passées par ces canaux, s'est chiffrée par 354,247,159 tonneaux, durant les dix années de 1894 à 1904, le moyenne de pour-cent de l'augmentation annuelle du commerce est de 12 pour cent, la quantité de fret transporté s'élevant ensemble à 253,002,697 tonneaux. Lorsque l'on voit en outre que les navires qui parcourent ces mers intérieures sont, pour la plupart, de dimension et de la capacité que l'on est habitué à attribuer aux navires océaniques, et à tout ce qu'implique leur construction, leur équipement et leur service, on commence alors à comprendre l'importance du commerce du lac Supérieur.

Les faits suivants sont à remarquer :—

Aucun péage n'est exigé pour le passage des navires soit par les canaux américains soit par les canaux canadiens.

La saison de navigation a duré 7 mois et 27 jours, le canal américain étant resté ouvert du 5 mai au 13 décembre, ou 223 jours, et le canal canadien du 30 avril au 26 décembre, ou 241 jours.

La profondeur de l'eau a permis aux navires tirant de 17½ à 19½ pieds de passer en sûreté.

Le total du fret passé par ces deux canaux pendant la saison s'est chiffré par 31,546,106 tonneaux nets (2,000 livres) soit une diminution de 3,128,331 tonneaux, ou 9 pour cent, comparé au chiffre de l'an dernier. Cette diminution est attribuée, surtout, à une grève de la "Masters and Pilots Association" qui a duré depuis l'ouverture de la navigation jusqu'au 13 juin. Trente-sept mille six cent quatre-vingt-quinze passagers ont été transportés, soit une diminution de 17,480, ou 32 pour cent. Le mouvement sur le canal des Etats-Unis représente 84 pour cent du total du fret, ou 26,517,916 tonneaux, soit une diminution de 9 pour cent ou 2,654,336 tonneaux ; et 57 pour cent des passagers, ou 21,606, une diminution de 7 pour cent, ou 1,550. Sur le canal canadien, le fret transporté représentait 16 pour cent du total, ou 5,028, 190 tonneaux ; une diminution de 9 pour cent, ou 473,995 tonneaux, et 43 pour cent du total des passagers, ou 16,089, une diminution de 50 pour cent, ou 15,930.

La valeur total du fret a été de $334,502,686, soit une valeur moyenne de $10.60 la tonne. Le montant payé pour le transport de ce fret a été de $21.552,894.36. La longueur moyenne des transports a été de 843·5 milles, et le total de mille tonnes a été de 26,608,815,636.

Le nombre total de navires enregistrés se servant des canaux a été de 886, et il y a eu, en outre, 513 passagers de petits navires non enregistrés transportant du fret. La valeur totale des navires enregistrés est évaluée à $69,166.400. Les navires américains ont transporté 94 pour cent du total du fret et les navires canadiens 6 pour cent.

Le nombre de navires enregistrés a été de 886, dont 787 américains, évalués à $63,789,300, représentant 1,172,500 tonneaux enregistrés, et 99 canadiens, évalués à $5,377,000, représentant un tonnage de 68,118 tonneaux enregistrés. Sur ce nombre, 568 étaient des navires à vapeur américains, évalués à $56,622,700 et d'un tonnage enregistré de 921,585 tonneaux, et 89 des navires à vapeur canadiens, évalués à $4,9:6,700 et d'un tonnage enregistré de 57,666 tonneaux, et 224 voiliers, d'une valeur de $7,660,600 et d'un tonnage de 250,915 tonneaux ; les voiliers canadiens étaient au nombre de 10, d'un tonnage de 10,452 tonneaux et d'une valeur de $400,400. Les navires non enregistré ont effectué 513 passages, en transportant 56,609 tonneaux de fret, les navires américains ont effectué 299 passages en transportant 7,949 tonneaux de fret, ou une moyenne d'environ 26½ tonneaux par passage, et les navires canadiens ont effectué 214 passages en transportant 48,660 tonneaux ou une moyenne d'environ 227½ tonneaux par passage.

Sur les 16,120 passages effectués pendant la saison, 2,626 ont été effectués par 100 navires de moins de 100 tonneaux enregistrés, la moyenne de leur tonnage enregistré étant de 31 tonnes.

Le nombre de navires en service a été, de nouveau, plus faible que l'an dernier, ayant été de 886, contre 895 en 1903, et 935 en 1902.

La tendance à augmenter la dimension et la capacité de transport des navires, et à renoncer à l'emploi de plus petits navires se continue. En 1894, il n'y avait pas de navires transportant plus de 4,000 tonneaux et 18 seulement transportant de 3,000 à 4,000 tonneaux ; à la même époque, il y avait 192 navires transportant de 2,000 à 3,000 tonneaux. Aujourd'hui, en 1904, dix ans plus tard, il y avait 93 navires d'une capacité de 2,000 à 3,000 tonneaux ; 154 entre 3,000 et 4,000 tonneaux ; 47 entre 4,000 et 5,000 tonneaux ; 30 entre 5,000 et 6,000 tonneaux ; 64 entre 6,000 et 7,000 tonneaux ; 59 entre 7,000 et 8,000 tonneaux ; 36 entre 8,000 et 9,000 tonneaux ; 3 de 9,000 à 10,000, et un de plus de 11,000 tonneaux ; ces quatre derniers ont commencé le service en 1904.

représentant une diminution de 153,690 tonneaux sur l'année précédente, la quantité transportée à Montréal par les chemins de fer du Pacifique et Grand-Tronc était de 154,625 tonneaux, soit une diminution de 99,334 tonneaux sur l'année precédente. Sur la route depuis Depot-Harbour, sur la baie Georgienne, lac Huron, par le chemin de fer Canada-Atlantique jusqu'à Coteau Landing, à la tête du canal de Soulanges, et de là par des barges jusqu'à Montréal, dans la saison de 1903, le total du fret transporté par cette route jusqu'à Montréal s'est chiffré par 315,779 tonneaux, dont 109,937 tonneaux de maïs et 175,954 tonneaux de blé. Dans la saison de 1904, on a transporté 209,260 tonneaux, dont 61,675 tonneaux de maïs, et 137,338 de blé.

Quant aux dimensions de ces navires, la flotte de 1904 comprend 182 navires de 300 à 400 pieds de longueur, et de 38 à 50 pieds de largeur, et 118 navires de 400 à 500 pieds de longueur et de 45 à 50 pieds de largeur et un navire de 560 pieds de longueur et de 56 pieds de largeur. En 1903, la plus grande cargaison individuelle transportée a été de 11,536 tonnes par le steamer *Augustus B. Wolvin* qui au cours de la saison a transporté 177,729 tonnes et un total de 156,410,487 milles-tonnes.

Il est passé par les canaux 16,120 navires à passagers, soit 2,476 de moins que l'exercice précédent, 12,153 étant passés par le canal américain et 3,967 par le canal canadien ; ils ont exigé 10,315 passages d'écluse, 1,327 de moins qu'en 1903, sur lesquels 7,293 par l'écluse américaine et 3,022 par l'écluse canadienne.

Les principaux articles de marchandises comparés à l'exercice précédent ont été comme suit : houille, 991,228 tonnes, une diminution de 157,777 tonnes de houille dure et de 324,987 tonnes de houille molle ; farine, 5,463,641 barils, diminution de 2,382,842 barils ; blé, 49,928,869 boisseaux, diminution de 11,455,683 boisseaux ; grains, autres que le blé, 33,030,992 boisseaux, une augmentation de 935,346 boisseaux, (cette quantité comprenait 11,006,881 boisseaux d'avoine, 7,754,739 boisseaux d'orge et 13,353,617 boisseaux de lin ; il n'a pas été transporté de maïs) ; articles en fer et fer en gueuse, 33,030,922 tonnes, augmentation de 36,718 tonnes ; sel, 365,459 barils, diminution de 89,423 barils ; cuivre, 109,605 tonnes, diminution de 3,272 tonnes ; minerai de fer, 19,635,797 tonnes, diminution de 2,019,101 tonnes ; bois de construction, 923,280 m. pieds, m.p., une diminution de 79,912 m. p.; minerai d'argent, 1,359 tonnes, contre rien transporté dans les trois dernières années, excepté une tonne en 1902 ; pierre de construction, 27,093 tonnes, augmentation de 5,793 tonnes ; marchandises en général, 732,009 tonnes, augmentation de 72,170 tonnes.

Le total du fret se répartit comme suit : 30·33 pour cent pour les céréales, 21·30 pour cent pour le fer (minerais, gueuse et articles fabriqués), 7·86 pour cent pour le cuivre, et 4·90 pour cent pour le bois de construction.

Le fret venant du lac Supérieur à destination de l'est s'est chiffré par 24,215,902 tonnes, la grosse partie étant des matières premières en céréales, minerais et bois de construction, sur laquelle quantité, 2,509,407 tonnes à destination de ports sur le lac Michigan, 2,502,312 tonnes transportées dans des navires américains de ports américains à des ports américains, et 7,095 tonnes de ports canadiens à destination de ports américains dans des navires américains ; les navires canadiens n'ont transporté aucun fret à des ports du lac Michigan. Les ports du lac Huron ont reçu 1,044,507 tonnes, les navires américains ayant transporté 125,788 tonnes de ports américains à des ports américains, 34,647 tonnes de ports américains à des ports canadiens et 12,500 tonnes de ports canadiens à des ports américains ; les navires canadiens ont transporté 844,644 tonnes de ports canadiens à des ports canadiens, 5,460 tonnes de ports canadiens à des ports américains et 21,468 tonnes de ports américains à des ports canadiens. Aux ports du lac Erié il a été transporté 20,378,262 tonnes dont les navires américains ont transporté 20,122,105 de ports américains à des ports américains, 11,542 tonnes de ports américains à des ports canadiens, et 99,997 tonnes de ports canadiens à des ports américains. Les navires canadiens ont transporté 1,039 tonnes de ports canadiens à des ports canadiens et 143,579 tonnes de ports canadiens à des ports américains : ils n'ont transporté aucun fret des ports américains du lac Erié. Au lac Ontario il a été transporté 281,726 tonnes dont les navires américains ont transporté 41,242 tonnes de ports américains à des ports américains, 32,354 tonnes de ports américains à des ports canadiens. Les navires canadiens ont transporté 190,396 tonnes de ports canadiens à des ports canadiens et 17,734 tonnes de ports américains à des ports canadiens.

Le fret à destination de l'ouest par le lac Supérieur s'est chiffré par 7,332,204 tonnes dont les navires canadiens ont transporté 204,490 tonnes des ports canadiens du lac Huron à des ports canadiens, et 12,451 tonnes à des ports américains, 421,668 tonnes de ports américains du lac Erié à des ports canadiens, 60,420 tonnes de ports canadiens du lac Ontario à des ports canadiens et 1,120 tonnes de ports canadiens à des ports américains. Le plus grand mouvement de trafic vers l'ouest à partir du lac Erié a été de 6,064,670 tonnes transportées par des navires américains, de ports américains à d'autres ports américains.

Le coût du fret par unité sur les principaux articles a été comme suit : sur la houille, $0.40 par tonne ; farine, $0.13 par baril ; blé et autres grains, $0 18 par boisseau ; sur le fer ouvré, $2 la tonne ; fer en gueuse, $1.50 par tonne ; sur le sel, $0.15 par baril ; sur le cuivre, $1.43 la tonne ; minerai de fer, $0.63 par tonne ; bois de construction, par mille pieds, M. de P., $2.55 ; sur le minerai d'argent, $2.00 la tonne ; sur la pierre de construction, $1.50 la tonne ; marchandises en général, $2.00 par tonne.

Le coût du fret par tonne et par mille a atteint en moyenne 81 centièmes de cent, le fret moyen par tonne étant de 68 cts.

Il y a à remarquer une légère différence entre les relevés ci-dessus et ceux des fonctionnaires canadiens, dont les rapports accusent un total de 5,030,705 tonnes de fret passées par le canal canadien (au lieu de 5,028,190 tonnes) portant le total du fret passé par les deux canaux à 31,548,621 tonnes (au lieu de 31,546,106).

La quantité de grain transporté aux ports maritimes par les canaux de l'Etat de New-York était de 226,867 tonneaux, une diminution de 100,973 tonneaux, tandis que la quantité transportée par les chemins de fer du même état aux mêmes ports s'élevait à 3,048,573 tonneaux, une diminution de 745,400 tonneaux.

Du fret total transporté à l'est et à l'ouest par les canaux de l'Etat de New-York (l'Erié, le Champlain, le Black-River, le Cayuga et Seneca, et l'Oswego), et les chemins de fer rivaux (le New-York-Central et l'Erié), respectivement (s'élevant en 1904 à 68,510,495 tonneaux, soit une diminution de 3,773,013 comparativement à 1903), la proportion transportée par les canaux a diminué constamment de 68·9 pour 100 en 1859 et 47·0 pour 100 en 1869, à 6·8 pour 100 en 1898, 7·2 pour 100 en 1899, 5·2 en 1900, et 5·1 en 1901, 5·5 en 1902, 5·6 en 1903, et 4·6 en 1904.

Ces canaux ont transporté, en 1904, 3,138,547 tonneaux, soit une diminution de 476,838 tonneaux.

Le grand canal Erié, entre Buffalo et Albany, a une longueur de 350½ milles, 72 écluses de 110 x 18 pieds, une profondeur de 7 pieds, et ne peut être navigable que pour des bateaux de 240 tonneaux au plus. Le canal primitif a été terminé en 1836, et a été agrandi en 1862. Le coût total de la construction a été de $51,609,200.

Au moyen des canaux canadiens agrandis et des routes fluviales intermédiaires, les navires tirant 14 pieds d'eau ont pu passer du lac Supérieur à la tête de la navigation océanique à Montréal ; les plus petites écluses mesurant 270 pieds de long, 45 pieds de large, et peuvent loger des navires de 255 pieds de long et 44 pieds de large.* Comme indice de la capacité du transport des nouveaux ouvrages du canal, je peux dire qu'un navire type, d'une longueur de 247 pieds et d'une largeur de 42·6 pieds, a passé par les canaux agrandis en tirant 14 pieds d'eau et transportant 2,212 tonneaux de maïs.

La route directe entre Montréal et Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, maintenant ouverte aux navires tirant 14 pieds d'eau, comprend 73 milles de canaux, 48 écluses et 1,150 milles de navigation par les rivières et les lacs, soit un total de 1,223 milles. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,357 milles, et à Chicago de 1,286 milles. On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef, Partie II un résumé sur cette ligne, et dans les pages immédiatement suivantes de nouveaux détails sur les différents ouvrages. A Port-Arthur et à Fort-Williams (à environ six milles l'un de l'autre), le chemin de fer Canadien du Pacifique ouvre les communications vers l'ouest et l'est, et le chemin de fer Canadian-Northern vers l'ouest et le sud.

Les approches aux canaux et le chenal à travers les biefs de rivières intermédiaires sont bien marqués, et sont éclairés par des bouées à gaz, sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries, et rendent leur navigation de nuit comme de jour praticable et sûre sous la conduite de pilotes expérimentés. Dans le cas des cananx du Saut-Sainte-Marie de Cornwall, de Soulanges, le canal est bien éclairé d'un bout à l'autre au moyen de l'électricité, et le canal Lachine est en partie éclairé à l'électricité.

---

* Dans des cas exceptionnels et de besoins urgents, cette longueur peut, avec certaines manœuvres, être un peu augmentée, en tenant compte, naturellement, de la forme du navire. De fait, il passe maintenant dans les canaux des navires qui mesurent 265 pieds de longueur et 37 pieds de largeur.

L'installation d'appareils électriques pour l'éclairage et la manœuvre des écluses du canal Welland est en bonne voie, ainsi que sur le canal Lachine. Le canal de la Pointe-Farran est éclairé au gaz acétilène.

Les grandes améliorations qui se font à Port-Colborne, l'entrée du canal Welland sur le lac Erié, comprennent l'approfondissement des approches du canal jusqu'à 22 pieds, et la construction de deux docks avec jetées de 200 pieds de large, sur lesquelles on construira des élévateurs pour transporter le grain dans des navires adaptés à la navigation des canaux lorsque ce sera nécessaire.

Le contrat pour les fondations d'un élévateur d'une contenance de 2,000,000 de boisseaux a été donné, les plans de la construction et de l'équipement sont confiés à un expert spécial dans ce genre difficile d'ouvrage, Les travaux d'excavation et de remplissage sont très avancés et il a été construit un certain nombre de piliers de fondations en béton pour l'élévateur ; la reconstruction des piliers de l'ouest sont en bonne voie.

Outre les travaux entrepris par ce département; le ministère des Travaux publics a fait construire, à l'entrée du port, un brise-lame d'un mille de long et en fait construire un autre en travers de l'entrée du port, et il fera aussi draguer l'espace ainsi compris, ce qui augmentera de beaucoup l'étendue et la sûreté du port. L'enlèvement des piles centrales des ponts qui traversent le canal, et qui gênaient la navigation, est en voie d'exécution, et de nouveaux ponts franchissant le canal tout entier sont en cours de construction. L'approfondissement de certaines parties du prisme du canal est presque terminé, et l'installation d'un système d'éclairage à l'électricité et de manœuvre des écluses est en bonne voie.

L'approfondissement des approches du Sault-Sainte-Marie à 21 pieds 5 pouces fait des progrès. Lorsque ces ouvrages seront terminés il y aura un chenal libre de 500 pieds de large à l'entrée d'amont, et de 315 pieds à l'entrée d'aval. Les approches d'aval sont terminés jusqu'à cette profondeur.

La jetée sud de l'entrée d'aval est en voie de prolongement sur une longueur de 800 pieds, et les ouvrages étaient presque terminés à la clôture de l'exercice. Un contrat a été donné pour la construction d'un prolongement semblable de 800 pieds de la jetée sud de l'entrée d'amont et ces ouvrages sont en bonne voie. Lorsque ces deux prolongements seront terminés, et qu'on aura fait un peu de nivellement, de gazonnement, de plantations d'arbres et d'arbustes sur le terrain du canal, afin de lui donner une apparence de propreté comme celle qui distingue le côté américain du canal, les travaux de construction de ce chenal seront terminés.

Sur le canal de la Trent la section de 9½ milles, comprise entre la nouvelle écluse d'ascension hydraulique à Ashburham (Peterborough), a été formellement ouverte à la circulation en juin. Une seconde écluse d'ascension hydraulique pour racheter une montée et une descente de 54 pieds sur la division de ce canal comprise entre Balsam et le lac Simcoe est presque terminée.

Lorsque les présentes entreprises seront terminées, on aura une navigation de 6 pieds d'eau depuis le lac Simcoe jusqu'aux chutes de Heeley, une distance d'environ 190 milles, laissant encore à améliorer la partie qui sépare les chutes de Heeley et le lac Ontario, et la partie qui s'étend depuis la tête du lac Simcoe jusqu'à la baie Geor-

gienne, lac Huron. La distance entière de la baie de Quinté, lac Ontario, à la baie Georgienne, est d'environ 192 milles.

Le transfert par le gouvernement provincial au gouvernement fédéral des divers ouvrages construits dans les lacs intérieurs formant la source du réseau du canal, est en bonne voie, et constituera un important facteur pour l'entretien de l'approvisionnement de l'eau du canal.

Dans le cours de l'exercice des explorations considérables ont été faites en vue de déterminer la route la plus praticable pour la partie des ouvrages qui restent encore à faire, afin d'ouvrir un moyen de communication entre le lac Ontario et la baie Georgienne. Le rapport de l'ingénieur-dirigeant se trouve aux annexes. Ces explorations couvrent la partie septentrionale qui sépare le lac Couchiching de la baie Georgienne, ainsi que la partie méridionale entre le lac Rice et le lac Ontario, pour découvrir un point terminal possible sur ce dernier lac à Trenton, Cobourg ou Port-Hope, ces trois endroits ayant fait valoir des droits à cette distinction. Lorsque les résultats de ces renseignements auront été convenablement étudiés d'après les notes des arpenteurs, il sera possible, il faut l'espérer, d'arriver à une condition judicieuse quant à la route qu'il faudra définitivement adopter.

Des explorations ont également été faites sur les branches est et ouest de la rivière Holland et la rivière Noire (Black) depuis le lac Simcoe jusqu'à Sutton ; en vue d'améliorer leur navigation.

Sur les canaux de Williamsburg et de Cornwall, quelques menus ouvrages ont été faits à certaines constructions et pour l'élargissement du prisme du canal.

Le difficile ouvrage de construire un chenal de 3,000 pieds de long, de 300 pieds de large, et d'une profondeur de 17 pieds, à travers les rapides des Galops, entrepris depuis quelques années déjà, est maintenant presque terminée, et à la fin du présent exercice, il ne restait plus qu'une faible étendue à draguer, à un certain endroit il a fallu rétrécir la largeur de 248 pieds. Pour l'avantage de ce chenal, il se construit actuellement un barrage massif entre l'île Adams (côté canadien) et l'île des Galops, sur le territoire américain, afin de faire disparaître un contre-courant qui gêne le nouveau chenal. A la fin de l'exercice la superstructure permanente du barrage avait été terminée, et le bon effet que l'on prévoyait sur le courant du chenal, s'est réalisé. Dans l'exécution de cet ouvrage le ministère a reçu l'aide la plus courtoise de la part des autorités des Etats-Unis, qui ont facilité le travail de toute manière possible.

Sur le canal Lachine, un des principaux ouvrage a été l'installation d'un nouveau système électrique pour la manœuvre d'une des portes d'écluse pour en éprouver l'efficacité. Les autres canaux de la province de Québec n'exigent aucune mention spéciale ici. Ils ont été entretenus selon leurs besoins sous le rapport des réparations.

Les mêmes remarques s'appliquent au canal Rideau, rien d'important n'exigeant une mention ici, si ce n'est qu'un nouveau barrage en béton a été construit à Poonamilie, pour remplacer l'ancien barrage brisé pendant la crue des eaux en 1904.

Le rapport de l'ingénieur en chef et ceux des ingénieurs surintendants contiennent des détails complets sur l'exploitation des différents canaux, ainsi que sur les progrès et la condition des travaux de construction et d'agrandissement en cours d'exécution.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Je désire insister très fortement sur l'opportunité de trouver les moyens de reconnaître les longs et fidèles services des hommes dont l'emploi sur les chemins de fer de l'état n'est plus, à raison de vieillesse ou autrement, considérés désirables. A ce propos, je désire attirer l'attention sur la pratique générale qui a cours dans ces cas dans les principales compagnies de chemins de fer, tant au Canada qu'aux Etats-Unis. et je suis fortement d'avis qu'un traitement similaire des employés des chemins de fer de l'Etat serait non-seulement juste à l'égard des hommes, mais aussi servirait utilement les meilleurs intérêts des chemins de fer, en ce qu'il donnerait une preuve pratique qu'un service fidèlement rempli mérite une généreuse reconnaissance de la part de ceux qui en bénéficient.

Quant aux relevés que la loi exige chaque année des chemins de fer, on considère qu'il est très important que les renseignements à obtenir soient donnés d'une manière plus compréhensible qu'aujourd'ui, et que ces compagnies fournissent des détails semblables à ceux que fournissent les Compagnies de chemin de fer des Etats-Unis à la " Interstate commission." Des mesures vont être prises à cet effet.

En terminant, je désire faire remarquer que l'étude de l'ouvrage du ministère et de son personnel, me démontre fortement la nécessité de le réorganiser et d'augmenter le nombre des fonctionnaires. Malgré la grande et toujours croissante augmentation de l'ouvrage, résultant de la rapide croissance naturelle et très satisfaisante du pays, dans ce dernier quart de siècle, le personnel permanent reste virtuellement le même. Comparé aux grandes compagnies de chemins de fer, aux importantes maisons de commerce ou aux sociétés d'hommes de loi, le personnel du ministère est très insuffisant, et il est hors de toute proportion avec l'ouvrage qu'il a à faire. Il en résulte qu'un grand nombre d'affaires ne peuvent recevoir la prompte attention qu'elles méritent, malgré tous les efforts des fonctionnaires concernés. Il faudrait rémédier sans retard à cet état de chose sur lequel mon prédécesseur, dans maints rapports, a déjà attiré l'attention.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. J. BUTLER,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

PARTIE I

RELEVÉS DU COMPTABLE

No 1.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.	Imputables sur le revenu. — Personnel.	Imputables sur le revenu. — Réparations.
CANAUX.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois		14,949 83	9,086 68	10,499 99
Carillon Grenville		8,715 46	15,858 19	19,977 19
Chambly		33,066 50	26,970 79	19,896 57
Cornwall	104,093 45	8,324 83	71,073 68	28,100 67
Culbute		2,255 00		
Lachine	112,460 47	144,996 37	86,209 93	65,202 42
Murray	100 00	740 45	5,346 62	4,452 68
Rideau	1,565 84	14,513 35	40,838 81	49,790 55
Saut Sainte-Marie	110,181 69		15,681 55	14,776 33
Soulanges	34,202 71	30,406 25	25,432 49	21,174 84
Sainte-Anne			2,151 01	6,091 44
Saint-Laurent — Chenal nord	93,025 89			
Saint-Laurent — Chenal des Galops	49,734 70			
Saint-Laurent — Abords du fleuve	25,743 51			
Saint-Ours		14,900 90	2,479 66	1,716 35
Saint-Pierre		3,000 10	2,969 90	1,095 90
Trent	333,261 75	36,853 28	12,071 88	26,056 78
Welland	890,457 82	34,559 42	91,928 96	111,418 62
Williamsburg — Galops	292,337 29			
Williamsburg — Rapide Plat	8,109 98	5,573 69	23,399 45	21,492 46
Williamsburg — Pointe Farran	8,108 99			
Williamsburg — En général	8,209 63			
Total	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79
EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX.				
Arbitrage et jugements		90 95		
Dragueurs—Lachine				3,999 15
" Rideau				8,016 82
Divers			1,159 69	174 33
Apoint. et dép. cont.. employés des canaux			33,170 97	
Travail le dimanche			17,994 11	
Relevés hydrauliques et inspections		1,407 19		
Total		1,498 14	52,324 77	12,190 30
CHEMINS DE FER.				
Canada—Est	800,000 00			
Intercolonial	3,937,621 93		8,508,826 75	
National Transcontinental	778,491 28			
Ile du Prince-Edouard	591,412 65		370,464 44	
Embranchement de Windsor			26,863 16	
Total	6,107,525 86		8,906,154 35	

N° 1.—Etat indiquant les sommes dépensées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.	Imputables sur le revenu. Personnel.	Imputables sur le revenu. Réparations.
En général pour les chemins de fer.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Statistiques des chemins de fer		1,220 83		
Subvention aux chemins de fer		1,275,629 53		
Répar. au wagon du Gouverneur général	17,955 93	1,581 31		
Commission des chemins de fer		77,557 95		
Abonnement au *Railway Congress*, Bruxelles.		97 33		
Arpentages et inspections		17,049 58		
Total	17,955 93	1,373,136 53		
Divers.				
Frais de litige		5,799 62		
Gratification à la veuve de Thomas Ridout		466 66		
Appoint. d'ingénieurs, dessinateurs, etc		28,139 44		
" de commis surnuméraires, etc		3,484 94		
Dépenses imprévues		769 86		
Total		38,660 52		
Récapitulation.				
Total pour les canaux	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79
" " en général		1,498 14	52,324 77	12,190 30
Total pour les canaux	2,071,593 72	354,353 57	483,824 37	413,933 09
Grand total pour les canaux.....$3,323,704.75				
Total pour les chemins de fer	6,107,525 86		8,906,154 35	
" " en général	17,955 93	1,373,136 53		
Total pour les chemins de fer	6,125,481 79	1,373,136 53	8,906,154 35	
Grand total, chemins de fer, $16,404,772.67				
Grand total, chemins de fer et canaux, y compris divers, $38,660.52	8,197,075 51	1,766,150 62	9,389.978 72	413,933 09

Montant total dépensé, $19,767,137.94.

S. LEONARD SHANNON,

Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 31 octobre 1905.

N° 2.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1905.

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	156,523 32			
" depuis " ..	1868	21,519 72			
" " " ..	1869	70,719 80			
" " " ..	1870		46,193 57		
" " " ..	1871			225 36	555 78
" " " ..	1872			280 00	6,122 07
" " " ..	1873			343 32	6,539 58
" " " ..	1874			725 93	1,558 57
" " " ..	1875	20 97		560 00	889 35
" " " ..	1876	11,125 00		641 55	
" " " ..	1877	63,330 18		600 00	17 45
" " " ..	1878	26,511 51		600 00	
" " " ..	1879	107,337 75		631 50	
" " " ..	1880	80,120 54		400 00	
" " " ..	1881	69,434 76		959 58	
" " " ..	1882	484 00		1,920 54	200 63
" " " ..	1883			2,089 19	232 42
" " " ..	1884	2,471 40		2,601 47	367 85
" " " ..	1885	16,820 15		1,929 11	183 11
" " " ..	1886	2,316 85		2,360 67	297 81
" " " ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
" " " ..	1888			3,217 77	1,588 40
" " " ..	1889		500 00	3,085 29	353 38
" " " ..	1890			3,110 15	255 34
" " " ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
" " " ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
" " " ..	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
" " "	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
" " " ..	1895	868 44	26,222 46	2.499 81	353 55
" " " ..	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
" " " ..	1897			2,728 38	1 20
" " " ..	1898		111 70	2,785 25	453 85
" " " ..	1899			2,819 86	456 61
" " " ..	1900			2,833 24	1,483 30
" " " ..	1901		2,311 26	2,730 44	841 63
" " " ..	1902		10,014 43	2,939 81	274 44
" " " ..	1903			2,836 49	764 11
" " " ..	1904			3,126 94	122 45
" " " ..	1905		3,000 10	2.969 90	1,095 90
		648,755 64			
MOINS—Remises des années précédentes..	....	208 50			
Total	....	*648,547 14	151,134 50	71,647 81	31,229 17

* Dépenses telles que ci-dessus	$ 648,547 14
Moins dépensé avant la confédération	156,523 32
Conforme aux comptes publics, 1905, page 4	$ 492,023 82

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	....	....
" depuis "	1868	....	....
" " "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	17,929 34
" " "	1872	....	6,399 41
" " "	1873	....	14,943 83
" " "	1874	....	4,018 90
" " "	1875	....	443 00
" " "	1876	....	110 75
" " "	1877	....	22 30
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	520 00
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	....	....
" " "	1888	....	....
" " "	1889	....	....
" " "	1890	....	....
" " "	1891	....	....
" " "	1892	....	....
" " "	1893	....	....
" " "	1894	....	....
" " "	1895	....	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	....	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
Total	.....	....	44,387 53

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL-LACHINE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial..................	....	40,000 00		....	. .. .	....
Dépensé par le gouvernement avant la confédération......	... .	2,547,532 85		....	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération......	1868	....		1,852 70	13,742 05	10,431 51
" " ..	1869	2,000 00		....	14,209 02	12,085 84
Coût de la construct. première et agrandiss. de 1845 à 1848..	.....	....	2,589,532 85			
Dépensé par le gouvernement fédéral....................	1870	.. ..		....	15,834 49	13,302 39
" " ..	1871	....		12,231 40	17,478 52	15,093 25
" " ..	1872	36,708 15		....	16,076 93	12,334 69
" " ..	1873	7,824 28		35,158 21	23,601 03	34,300 60
" " ..	1874	158,618 35		....	25,811 07	22,828 66
" " ..	1875	197,420 52		....	28,592 01	30,057 34
" " ..	1876	327,769 39		....	33,797 73	29,103 65
" " ..	1877	1,439,375 73		....	33,148 86	19,824 33
" " ..	1878	1,484,619 63		....	39,062 97	13,646 41
" " ..	1879	958,053 30		.. ..	42,338 84	12,400 78
" " ..	1880	369,566 74		....	38,950 90	10,223 62
" " ..	1881	292,165 51		....	39,027 99	19,888 33
" " ..	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
" " ..	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
" " ..	1884	188,266 18		....	48,624 51	19,683 24
" " ..	1885	111,215 23		....	49,004 85	20,199 78
" " ..	1886	210,509 42		....	50,969 10	19,199 18
" " ..	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
" " ..	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
" " ..	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
" " ..	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
" " ..	1891	217 53		16,155 75	50,721 69	36,292 98
" " ..	1892	87,852 35		27,480 80	52,729 37	67,499 62
" " ..	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
" " ..	1894	64,345 14		17,152 48	60,174 03	40,939 70
" " ..	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
" " ..	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
" " ..	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
" " ..	1898	216,717 44		819 62	57,282 50	33,391 92
" " ..	1899	162,351 83		3,103 99	55,990 00	35,776 90
" " ..	1900	125,009 41		12,210 88	56,791 45	31,988 81
" " ..	1901	97,305 52		12,072 87	58,364 29	50,005 48
" " ..	1902	113,328 26		36,249 02	59,435 33	45,853 97
" " ..	1903	58,426 92		109,893 43	69,762 03	53,054 20
" " ..	1904	181,487 06		162,705 14	77,233 17	50,660 92
" " ..	1905	112,460 47		144,996 37	86,209 93	65,202 42
Coût de l'agrandissement......	....	....	8,885,578 80			
Total....... ..	......	. ...	11,475,111 65	733,310 10	1,739,645 66	1,077,390 28

Dépense totale à compte du capital comme ci-dessus........ ....$11,475,111 65
Moins imputable à fleuve St-Laurent et Canaux, *voir* page 9.. $2,950,104 15
Moins dépensé par le gouvernement impérial.............. 40,000 00
2,990,104 15

Conforme au bilan des comptes publics, 1905, page 4 ....$ 8,485,007 50

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	1,611,424 11	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
" " " ..	1869	....	55 00	9,626 99	6,498 57
" " " ..	1870	. .. .	27 50	10,117 57	6,384 81
" " " ..	1871	....	....	12,316 53	5,722 36
" " " ..	1872	....	27 50	11,792 46	15,733 38
" " " ..	1873	.. . .	5,122 50	12,210 73	9,882 06
" " " ..	1874	....	26 00	15,392 51	10,990 56
" " " ..	1875	....	36 00	14,399 32	12,253 01
" " " ..	1876	....	....	14,465 86	17,170 83
" " " ..	1877	....	....	14,377 63	15,207 36
" " " ..	1878	....	....	14,383 37	9,861 05
" " " ..	1879	... .	....	15,015 86	10,370 71
" " " ..	1880	266 15	....	15,362 61	8,997 34
" " " ..	1881	.. ..	....	17,659 93	10,770 67
" " " ..	1882	....	....	18,804 53	20,813 86
" " " ..	1883	....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
" " " ..	1884	....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
" " " ..	1885	....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
" " " ..	1886	... .	8,491 80	19,228 90	14,356 00
" " " ..	1887	....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
" " " ..	1888	....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
" " " ..	1889	....	10,993 52	20,019 11	14,982 54
" " " ..	1890	....	....	19,847 42	14,999 20
" " " ..	1891	....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
" " " ..	1892	....	1,696 23	20,050 01	14,999 80
" " " ..	1893	....	....	20,348 34	14,107 11
" " " ..	1894	....	6,547 72	20,574 53	13,903 46
" " " ..	1895	....	27,982 93	20,428 59	12,299 49
" " " ..	1896	....	....	20,725 47	15,050 85
" " " ..	1897	....	9,813 15	21,012 64	14,862 98
" " " ..	1898	25,000 00	5,799 34	20,650 00	16,164 92
" " " ..	1899	....	1,000 00	20,613 22	13,463 01
" " " ..	1900	....	4,959 22	20,147 59	14,505 30
" " " ..	1901	....	483 40	20,118 42	14,199 12
" " " ..	1902	....	....	16,682 52	6,532 33
" " " ..	1903	.. ..	....	8,218 14	10,063 38
" " " ..	1904	. ...	....	9,236 27	11,936 37
" " " .	1905	....	14,949 83	9,086 68	10,499 99
Total	.. .	*1,636,690 26	214,341 82	625,698 65	482,319 67

*Voir page 9 pour le total du coût, fleuve Saint-Laurent et canaux.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ETC.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital. Chenal Nord.	Biefs.	Chenal des Galops.	Total.	Imputable sur le revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.					18,442 85	98,378 46
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868					
" "	1869					
" "	1870					
" "	1871					
" "	1872					
" "	1873				33,241 69	
" "	1874				26,541 30	
" "	1875				20,611 36	
" "	1876				50,215 47	
" "	1877				47,377 31	
" "	1878				5,570 46	
" "	1879				9,265 77	
" "	1880				9,214 56	
" "	1881				6,927 96	
" "	1882		6,933 45	22,000 00	28,933 45	
" "	1883		3,574 31	41,300 00	44,874 31	
" "	1884		15,546 03	74,300 00	89,846 03	
" "	1885		13,710 17	101,400 00	115,110 17	
" "	1886		16,251 73	99,800 00	116,051 73	
" "	1887		20,037 31	54,400 00	74,437 31	
" "	1888		16,082 85	40,400 00	56,482 85	
" "	1889		1,293 92	17,200 00	18,493 92	
" "	1890		18,279 91	5,700 00	23,979 91	
" "	1891		35,137 25		35,137 25	
" "	1892		59,779 31		59,779 31	
" "	1893		52,643 39		52,643 39	
" "	1894		13,721 66		13,721 66	
" "	1895		1,223 72	181,552 03	182,775 75	
" "	1896		7,457 05		7,457 05	
" "	1897		12,347 31		12,347 31	
" "	1898	171,336 65	7,491 11	32,710 00	211,537 76	
" "	1899	461,979 50	9,366 47	42,430 00	513,775 97	
" "	1900	225,000 00	72,484 41	50,000 00	347,484 41	
" "	1901	184,790 34	19,389 75	91,211 97	295,392 06	
" "	1902	125,000 00	29,268 64	24,037 85	178,306 49	
" "	1903	126,833 94	16,432 28	25,000 00	168,266 22	
" "	1904	68,595 42	9,634 66	6,450 00	84,680 08	
" "	1905	93,025 89	25,743 51	49,734 70	168,504 10	
		1,456,561 74	483,830 20	959,626 55	3,127,427 22	98,378 46

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus		$ 3,127,427 22
Canal Beauharnois, *voir* page 8		1,636,690 26
Canal Cornwall "	12	7,181,187 58
Canal Williamsburg "	14	10,185,853 21
Lac Saint-Louis "	10	298,176 11
Canal Soulanges "	26	6,886,174 48
Canal Lachine, depuis avant la confédé. jusqu'au 30 juin 1875, *voir* page 7.		2,950,104 15
Lac Saint-François, *voir* page 11		75,906 71
Conforme au bilan des comptes publics, 1905, page 4		$32,341,519 72

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMIN DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-LOUIS.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération			
" " depuis "	1868		
" " " "	1869		
" " " "	1870		
" " " "	1871		
" " " "	1872		
" " " "	1873		
" " " "	1874		
" " " "	1875		
" " " "	1876		
" " " "	1877		
" " " "	1878		
" " " "	1879		
" " " "	1880		
" " " "	1881		
" " " "	1882		
" " " "	1883		
" " " "	1884		
" " " "	1885		
" " " "	1886		
" " " "	1887		
" " " "	1888		
" " " "	1889		
" " " "	1890		
" " " "	1891		
" " " "	1892		
" " " "	1893		
" " " "	1894		
" " " "	1895	4,753 14	
" " " "	1896	49,909 31	
" " " "	1897	73,300 41	
" " " "	1898	64,495 83	
" " " "	1899	57,607 79	
" " " "	1900	11,765 70	
" " " "	1901	12,918 31	
" " " "	1902	6,000 00	
" " " "	1903	9,508 72	
" " " "	1904	7,916 90	
" " " "	1005	†	
Total		*298,176 11	

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 9.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-FRANÇOIS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputable sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868		
" " " "	1869		
" " " "	1870		
" " " "	1871		
" " " "	1872		
" " " "	1873		
" " " "	1874		
" " " "	1875		
" " " "	1876		
" " " "	1877		
" " " "	1878		
" " " "	1879		
" " " "	1880		
" " " "	1881		
" " " "	1882		
" " " "	1883		
" " " "	1884		
" " " "	1885		
" " " "	1886		
" " " "	1887		
" " " "	1888		
" " " "	1889		
" " " "	1890		
" " " "	1891		
" " " "	1892		
" " " "	1893		
" " " "	1894		
" " " "	1895		
" " " "	1896		
" " " "	1897		
" " " "	1898	3,420 00	
" " " "	1899	23,110 00	
" " " "	1900	15,431 46	12,288 39
" " " "	1901	15,000 00	8,060 30
" " " "	1902	13,945 25	
" " " "	1903	5,000 00	
" " " "	1904		2,199 52
" " " "	1905	†	
Total		*75,906 71	22,548 21

*Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 9.
†Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputables sur le capital.		Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	......	1,933,152 69		....	....	....
Dépensé par la gouvernement depuis la confédération.....	1868	....		2,786 00	11,244 47	3,774 18
" " ..	1869	10,692 04		....	10,347 91	3,859 14
" " ..	1870	....		17,780 05	10,368 16	7,145 42
" " ..	1871	....		7 50	11,848 39	8,891 61
" " ..	1872	....		10,000 21	10,594 30	8,163 70
" " ..	1873	....		1,011 75	13,042 25	12,467 65
" " ..	1874	....		....	13,405 20	7,610 70
" " ..	1875	1,780 00		....	13,351 91	7,097 34
Coût de la construct. primitive.	......	....	1,945,624 73			
Dépensé par le gouvernement fédéral..........	1876	....		....	13,320 61	6,423 67
" " ..	1877	49,211 37		....	13,375 70	6,440 54
" " ..	1878	145,015 45		....	13,825 50	4,935 21
" " ..	1879	143,092 05		....	13,817 96	4,983 15
" " ..	1880	109,454 95		....	14,440 33	9,735 76
" " ..	1881	53,948 14		....	15,173 60	5,524 10
" " ..	1882	44,587 61		....	15,052 20	6,634 62
" " ..	1883	21,728 93		....	18,283 67	8,361 71
" " ..	1884	22,018 13		....	18,475 48	9,007 73
" " ..	1885	62,034 90		16,298 96	15,988 96	12,368 51
" " ..	1886	57,820 83		6,960 95	15,994 80	11,832 83
" " ..	1887	46,966 43		....	17,520 54	12,100 29
" " ..	1888	67,945 74		....	16,938 54	13,942 64
" " ..	1889	163,993 85		....	17,890 55	58,205 26
" " ..	1890	365,038 01		2,000 00	17,063 49	12,758 18
" " ..	1891	599,001 85		1,459 98	16,077 72	9,830 05
" " ..	1892	398,555 25		2,345 26	15,596 66	9,864 36
" " ..	1893	352,536 13		....	15,173 01	9,668 14
" " ..	1894	404,990 22		....	15,344 02	7,733 54
" " ..	1895	450,689 65		21,497 74	15,414 56	13,053 55
" " ..	1896	448,408 31		2,175 00	15,472 26	25,259 56
" " ..	1897	438,487 51		....	15,540 43	16,438 32
" " ..	1898	133,208 96		....	15,011 50	15,431 02
" " ..	1899	37,649 00		15,960 80	16,000 00	14,623 90
" " ..	1900	169,889 51		18,547 50	18,798 10	13,998 29
" " ..	1901	62,032 47		....	17,104 13	13,166 89
" " ..	1902	90,535 18		....	17,896 58	15,045 95
" " ..	1903	77,833 81		....	70,129 29	19,205 66
" " ..	1904	113,795 16		1,730 16	45,792 64	20,932 55
" " ..	1905	104,093 45		8,324 83	71,073 68	28,100 67
Coût de l'agrandissement.....	....	....	5,235,562 85			
Total	......	....	*7,181,187 58	128,886 69	711,789 10	474,616 39

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *voir* page 9.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital. Pointe Farran.	Capital. Galops.	Capital. Rapide Plat.	Capital. Total.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, premiers frais de construction					1,320,655 54			
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868						5,745 97	6,442 41
" " "	1869						5,769 81	5,670 88
" " "	1870						5,573 13	6,546 16
" " "	1871						6,382 17	5,308 41
" " "	1872					1,077 00	5,542 94	3,230 07
" " "	1873						6,424 49	7,347 75
" " "	1874						6,857 19	7,395 92
" " "	1875						6,547 62	4,110 29
" " "	1876						7,418 39	11,690 98
" " "	1877						7,388 08	10,053 61
" " "	1878						7,430 11	4,449 78
" " "	1879						7,517 20	3,549 71
" " "	1880						7,590 15	3,999 77
" " "	1881						7,572 35	5,020 73
" " "	1882						7,589 44	7,447 69
" " "	1883				13 19		7,423 48	7,299 39
" " "	1884				2,473 44		7,757 04	7,349 37
" " "	1885		70,764 07	32,473 05	103,237 12		7,696 67	8,198 03
" " "	1886		78,014 92	71,820 79	149,835 71		7,671 54	7,847 05
" " "	1887		32,862 02	82,990 98	115,853 00		7,635 54	7,904 76
" " "	1888		16,628 95	53,499 34	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
" " "	1889		37,661 15	22,206 11	59,867 26		7,485 28	8,794 61
" " "	1890		126,417 42	12,660 95	139,078 37		8,954 53	8,191 69
" " "	1891	2,853 76	172,779 88	55,036 96	230,670 60		8,678 25	7,987 40
" " "	1892		218,511 17	158,034 15	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
" " "	1893		154,524 01	217,669 28	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
" " "	1894		223,992 81	274,397 42	498,390 23		10,230 09	7,029 95
" " "	1895		118,464 53	228,892 70	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37
A reporter		2,853 76	1,250,620 93	1,209,681 73	3,786,298 59	20,883 86	210,337 70	195,327 20

Etat indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG—*Suite.*

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.				Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		Pointe Farran.	Galops.	Rapide Plat.	Total.			
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	....	2,853 76	1,250,620 93	1,209,681 73	3,786,298 59	20,883 86	210,337 70	195,327 20
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1896	4,980 00	150,744 16	286,396 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
" " "	1897	....	262,795 78	205,480 55	468,274 33	3,880 76	8,697 54	8,210 71
" " "	1898	231,321 44	734,492 07	116,072 55	1,081,886 06	....	10,708 66	8,032 84
" " "	1899	346,956 54	987,186 44	57,869 18	1,392,012 16	7,410 00	9,960 64	10,000 00
" " "	1900	100,534 64	752,799 27	14,298 74	867,632 65	4,137 04	11,092 06	10,897 79
" " "	1901	111,158 39	390,112 78	76,501 57	577,772 74	....	12,342 32	11,755 09
" " "	1902	42,209 89	421,945 81	137,818 22	601,973 92	....	14,403 28	13,673 26
" " "	1903	10,266 92	320,354 92	18,483 34	349,105 18	....	15,246 91	20,092 79
" " "	1904	18,700 00	256,536 30	26,774 27	302,010 57	1,978 85	20,570 17	19,430 05
" " "	1905	8,108 99	292,337 29	8,109 98	{ 8,209 63 { 308,556 26	5,573 69	23,399 45	21,492 46
Total	....	877,090 57	5,819,923 75	2,157,487 09	*10,185,853 21	52,471 24	346,347 24	327,948 19

* Premiers frais de construction	$ 1,320,655 54
Frais d'agrandissement	8,865,197 67
Total	$10,185,853 21

Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, page 9.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial................	....	222,220 00	....	....	....
Dépensé par le gouver. avant la confédération..	....	7,416,019 83	....	....	....
" depuis " ..	1868	12,097 84	....	37,679 05	38,852 96
" " " ..	1869	43,486 36	....	39,060 61	50,773 03
" " " ..	1870	....	22,173 72	40,340 45	65,009 19
" " " ..	1871	....	48,569 10	42,383 33	53,381 02
" " " ..	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
" " " ..	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
" " " ..	1874	746,420 61	....	50,966 48	103,666 99
" " " ..	1875	1,047,119 91	....	52,595 00	88,539 99
" " " ..	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
" " " ..	1877	2,199,962 61	....	59,963 47	49,783 93
" " " ..	1878	2,138,392 99	....	60,138 59	66,393 53
" " " ..	1879	1,552,697 41	....	59,942 23	56,755 57
" " " ..	1880	1,252,924 75	....	63,198 10	76,535 25
" " " ..	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
" " " ..	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
" " " ..	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
" " " ..	1884	432,336 21	....	113,276 87	90,926 97
" " " ..	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
" " " ..	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
" " " ..	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
" " " ..	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
" " " ..	1889	225,910 21	48,803 80	113,587 05	77,547 77
" " " ..	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
" " " ..	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
" " " ..	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
" " " ..	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
" " " ..	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
" " " ..	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
" " " ..	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
" " " ..	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
" " " ..	1898	....	34,803 25	84,806 54	59,571 66
" " " ..	1899	....	30,099 84	86,110 88	56,270 60
" " " ..	1900	18,167 29	37,164 84	84,888 36	59,507 64
" " " ..	1901	224,536 96	87,777 43	86,889 24	72,055 89
" " " ..	1902	303,997 81	78,905 37	88,048 95	69,279 90
" " " ..	1903	315,819 49	94,127 21	90.684 05	72,004 59
" " " ..	1904	555,751 00	31,140 58	91,115 35	85,717 88
" " " ..	1905	890,457 82	34,559 42	91,928 96	111,418 62
Total..........................	....*	26,080,366 13	830,294 24	3,057,455 20	2,652,669 06

* Dépense totale comme ci-dessus ....$	26,080,366 13
Moins dépensé par le gouvernement impérial.....................	222,220 00
Conforme au bilan des comptes publics, 1905, page 4 ....$	25,858,146 13
Premiers frais de constr., y comp. ceux du prem. agrandissement.$	7,693,824 03
Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland..	17,386,542 10
Dépense totale comme ci-dessus ....$	25,080,366 13

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE ET CANAL SAINTE-ANNE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	. .	134,456 51	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	778 16	432 47
" " " ..	1869	....	....	1,062 96	1,873 51
" " " ..	1870	....	....	1,136 54	1,280 36
" " " ..	1871	....	....	1,285 84	1,539 02
" " " ..	1872	....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
" " " ..	1873	....	540 11	2,199 64	1,264 40
" " " ..	1874	12,753 27	....	2,614 90	7,208 63
" " "	1875	32,627 71	....	1,859 20	4,506 68
" " " ..	1876	24,935 85	....	1,952 14	4,033 72
" " " ..	1877	30,003 08	....	1,982 65	1,756 93
" " " .	1878	14,618 85	....	2,057 32	541 95
" " " ..	1879	22,113 02	....	2,202 03	3,259 70
" " " ..	1880	3,054 68	....	2,152 57	1,704 71
" " " ..	1881	69,042 76	....	2,553 02	3,257 92
" " " ..	1882	193,158 36	....	2,611 30	2,343 99
" " " ..	1883	172,959 95	....	2,569 86	3,448 83
" " " ..	1884	142,006 25	....	2,775 32	2,725 49
" " " ..	1885	93,679 57	....	2,618 60	4,042 04
" " " ..	1886	129,681 67	....	2,611 90	5,803 01
" " " ..	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
" " " ..	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
" " " ..	1889	24,786 33	....	2,569 22	1,730 79
" " " ..	1890	6,151 14	....	2,571 04	1,525 51
" " " ..	1891	....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
" " " ..	1892	....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
" " " ..	1893	....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
" " " ..	1894	....	3,497 56	2,640 00	2,799 63
" " " ..	1895	....	3,694 33	2,508 14	3,025 91
" " " ..	1896	....	....	2,495 54	4,993 89
" " " ..	1897	....	....	2,357 51	1,688 12
" " " ..	1898	....	....	1,904 10	1,699 44
" " " ..	1899	....	....	1,920 12	1,997 96
" " " ..	1900	....	....	1,840 51	2,679 21
" " " ..	1901	....	....	1,895 89	3,999 02
" " " ..	1902	....	....	1,994 52	3,015 97
" " " ..	1903	....	1,984 39	2,072 17	4,684 42
" " " ..	1904	....	....	2,292 94	2,244 13
" " " ..	1905	....	....	2,151 01	6,091 44
Total..........	....	*1,170,215 63	59,249 72	82,044 53	103,442 94

* Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19.

Premiers frais de construction..........	$ 134,456 51
Agrandissement, y compris nouvelle écluse..........	1,035,759 12
	$ 1,170,215 63

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial.	......	*	....	....	....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	63,053 64	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
" " " ..	1869	....	....	6,549 38	10,157 42
" " " ..	1870	....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
" " " ..	1871	....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
" " " ..	1872	165,257 28	....	8,324 51	17,235 31
" " " ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
" " " ..	1874	245,258 38	....	10,710 88	10,605 82
" " " ..	1875	339,864 76	....	10,378 57	18,520 44
" " " ..	1876	326,203 16	....	10,764 38	11,475 96
" " " ..	1877	245,738 04	....	11,050 27	10,304 06
" " " ..	1878	22,676 20	....	11,401 30	5,082 72
" " " ..	1879	243,141 24	....	11,501 22	7,629 98
" " " ..	1880	281,514 27	....	11,959 14	7,625 54
" " " ..	1881	336,707 53	....	13,059 18	8,076 91
" " " ..	1882	433,084 39	....	14,387 49	7,582 68
" " " ..	1883	433,575 10	....	17,479 58	8,310 02
" " " ..	1884	399,267 16	....	17,393 91	7,918 42
" " " ..	1885	157,187 72	....	19,702 30	10,429 26
" " " ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
" " " ..	1887	20,747 11	....	20,011 36	10,554 41
" " " ..	1888	38,996 29	....	21,531 12	10,036 62
" " " ..	1889	298 17	....	22,098 88	10,135 66
" " " ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
" " " ..	1891	....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
" " " ..	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
" " " ..	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
" " " ..	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
" " " ..	1895	....	5,963 76	15,453 21	12,303 25
" " " ..	1896	3,850 31	....	13,995 69	12,161 10
" " " ..	1897	1,908 44	4,939 20	13,780 29	11,607 95
" " " ..	1898	82,663 37	5,082 03	11,697 81	10,993 61
" " " ..	1899	39,999 37	....	11,919 27	11,478 88
" " " ..	1900	22,802 27	4,476 50	13,657 06	14,666 71
" " " ..	1901	4,930 65	9,331 95	13,342 22	13,416 00
" " " ..	1902	....	16,998 69	13,725 99	19,366 30
" " " ..	1903	....	15,992 52	14,348 17	17,766 28
" " " ..	1904	....	9,150 07	16,224 94	17,262 29
" " " ..	1905	....	8,715 46	15,858 19	19,977 19
Total............	......	†4,182,092 96	217,173 13	530,061 76	427,035 79

* Dépense non donnée—les archives concernant cette dépense ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres de l'artillerie à Montréal, en 1852, où elles étaient gardées.

† Inclus dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19, coût d'agrandissement, $4,119,039.32.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINITÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellement, etc.—*Suite.*

ECLUSE ET BARRAGE DE LA CULBUTE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. depuis la confédération.	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	835 53	....	....
" " " ..	1874	....	38,388 99	....	....
" " " ..	1875	63,659 29	....	....	....
" " " ..	1876	76,842 44	....	....	....
" " " ..	1877	56,081 87	....	....	....
" " " ..	1878	5,933 53	....	....	....
" " " ..	1879	20,694 19	....	....	....
" " " ..	1880	16,688 20	....	202 50	259 31
" " " ..	1881	4,721 62	....	962 85	....
" " " ..	1882	29,567 15	....	790 00	162 33
" " " ..	1883	14,249 60	....	695 00	288 99
" " " ..	1884	8,151 16	....	733 50	....
" " " ..	1885	19,071 76	....	730 00	572 75
" " " ..	1886	26,385 27	....	730 00	2,396 14
" " " ..	1887	7,760 88	....	730 00	967 33
" " " ..	1888	7,573 99	....	739 50	730 60
" " " .	1889	17,112 01	....	1,050 00	116 53
" " " ..	1890	2,818 35	....	747 83	....
" " " ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
" " " ..	1892	....	1,546 25	736 00	....
" " " ..	1893	....	1,420 65	749 00	13 55
" " " ..	1894	....	2,540 14	730 00	494 43
" " " ..	1895	....	1,475 26	436 05	434 28
" " " ..	1896	....	....	....	....
" " " ..	1897	....	....	....	....
" " " ..	1898	....	....	....	100 00
" " " ..	1899	....	....	....	....
" " " ..	1900	3,085 00	....	....	....
" " " ..	1901	197 00	....	....	....
" " " ..	1902	....	1,135 00	....	....
" " " ..	1903	....	....	....	....
" " " ..	1904	....	2,204 50	....	....
" " " .	1905	....	2,255 00	....	....
Total.....................	.....	*382,776 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15

* Inclus le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 19.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	...	3,911,701 47	....	....	....
Dépensé par le gouv. avant la confédération	.....	153,062 60	....	....	....
" depuis "	1868	166 50	7,298 12	18,397 28	16,475 21
" " "	1869	....	....	19,250 71	13,140 77
" " "	1870	....	13 16	20,022 37	19,469 33
" " "	1871	....	11,732 98	22,814 58	18,120 52
" " "	1872	....	4,967 50	22,139 48	14,005 32
" " "	1873	....	18,070 97	22,841 51	26,074 49
" " "	1874	....	5,793 16	26,815 44	22,957 40
" " "	1875	9,310 85	....	26,553 37	19,699 81
" " "	1876	2,163 96	....	26,430 77	14,428 25
" " "	1877	214 11	....	25,959 56	14,198 18
" " "	1878	....	....	26,651 51	11,034 22
" " "	1879	7,703 88	....	26,042 52	7,134 55
" " "	1880	....	....	26,463 88	11,434 05
" " "	1881	....	133 50	26,024 71	8,627 00
" " "	1882	....	....	26,915 29	13,860 28
" " "	1883	....	70 65	27 322 81	23,524 84
" " "	1884	....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
" " "	1885	....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
" " "	1886	....	550 00	27,045 95	35,648 04
" " "	1887	....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
" " "	1888	....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
" " "	1889	....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
" " "	1890	....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
" " "	1891	....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
" " "	1892	....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
" " "	1893	....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
" " "	1894	....	14,485 11	34,943 35	16,939 47
" " "	1895	....	31,559 48	33,827 08	19,897 32
" " "	1896	....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
" " "	1897	....	19,079 11	31,461 55	29,535 94
" " "	1898	....	13,608 39	30,759 05	26,599 93
" " "	1899	....	700 29	30,751 20	28,199 49
" " "	1900	....	11,780 41	30,623 27	30,237 09
" " "	1901	....	....	31,334 40	33,791 17
" " "	1902	....	8,894 40	32,193 66	33,959 86
" " "	1903	....	16,235 13	34,595 31	36,424 23
" " "	1904	....	13,525 04	39,127 96	38,496 78
" " "	1905	1,565 84	14,513 35	40,838 81	49,790 55
Total	...	*4,085,889 21	365,267 25	1,112,247 34	843,345 04

* Travaux de la rivière Ottawa

Ecluse de Ste-Anne, page 16		$ 1,170,215 63
Canal de Carillon et Grenville, page 17		4,182,092 96
Canal de la Culbute, page 17		382,776 46
Canal Rideau, tel que ci-dessus	$ 4,085,889 21	
Moins dépensé par le gouvernement impérial	3,911,701 47	
		174,187 74
Total des travaux de l'Ottawa (capital)		$ 5,909,272 79
Ajoutez dépenses sur glissoirs et estacades avant la confédération	$ 719,247 13	
" " "	7,243 60	
" les canaux des Chats avant la confédération	482,950 81	
" en 1881, imputées à Divers, *voir* page 229, partie ii, Comptes publics	1,136 84	
Ajoutez montant transféré, voir page xxxvi des Comptes publics, bilan de 1881	233,555 85	
		1,444,134 23
		$ 7,353,407 02
Moins dépensé avant la confédération, transféré aux comptes du revenu	$ 320,618 28	
" en 1872, sur le canal de Carillon et Grenville, tel que démontré dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers	165,257 28	
		485,875 56
Conforme au bilan, Comptes publics, 1905, page 4		$ 6,867,531 46

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

ECLUSE SAINT-OURS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu	Personnel	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération...	.....	121,537 65	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	1,532 75	753 74
" " " ..	1869	....	....	1,755 15	1,399 18
" " " ..	1870	....	....	1,458 09	1,006 22
" " " ..	1871	....	....	1,414 48	1,210 98
" " " ..	1872	....	....	1,565 80	1,263 19
" " " ..	1873	....	....	2,076 50	1,575 10
" " " ..	1874	....	....	2,219 13	2,363 42
" " " ..	1875	....	....	1,362 22	1,245 69
" " " ..	1876	....	....	1,403 92	1,601 71
" " " ..	1877	....	....	1,533 40	750 80
" " " ..	1878	....	....	1,556 65	283 77
" " " ..	1879	....	....	1,581 55	456 07
" " " ..	1880	....	....	1,614 01	705 54
" " " ..	1881	....	....	1,741 97	1,299 77
" " " ..	1882	....	....	2,002 71	1,902 41
" " " ..	1883	....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
" " " ..	1884	....	5,279 17	2,315 37	1,494 99
" " " ..	1885	....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
" " " ..	1886	....	....	2,311 70	4,143 47
" " " ..	1887	....	....	2,175 37	5,864 78
" " " ..	1888	....	....	2,216 04	2,801 17
" " " ..	1889	....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
" " " ..	1890	....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
" " " ..	1891	....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
" " " ..	1892	....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
" " " ..	1893	....	....	2,136 66	1,994 34
" " " ..	1894	....	....	2,216 68	924 55
" " " ..	1895	....	....	2,161 63	915 50
" " " ..	1896	....	....	2,094 91	1,678 49
" " " ..	1897	....	....	2,135 60	707 06
" " " ..	1898	....	....	2,049 67	692 04
" " " .	1899	....	....	2,244 12	1,494 93
" " " ..	1900	....	1,596 88	2,181 43	2,681 10
" " " ..	1901	....	3,610 06	2,128 25	1,681 44
" " " ..	1902	....	15,549 27	2,262 39	984 36
" " " ..	1903	....	9,344 89	2,288 63	1,671 83
" " " ..	1904	....	7,984 41	2,334 67	1,690 61
" " " ..	1905	....	14,900 90	2,479 66	1,716 35
Total	.....	*121,537 65	148,015 03	75,923 39	67,137 87

* Inclus dans le coût total des travaux du canal Chambly et de la rivière Richelieu, *voir* page 21.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	634,711 76	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	....	8,312 90	9,355 70
" " " ..	1869	....	....	8,437 22	13,120 97
" " " ..	1870	....	....	8,934 41	20,180 73
" " " ..	1871	....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
" " " ..	1872	....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
" " " ..	1873	....	759 00	10,390 44	11,789 27
" " " ..	1874	....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
" " " .	1875	2,415 00	....	12,201 99	16,306 91
" " " ..	1876	....	....	10,593 14	13,273 56
" " " ..	1877	80 00	....	10,281 78	10,111 32
" " " ..	1878	....	....	10,413 99	6,022 96
" " " ..	1879	....	....	11,301 53	8,809 77
" " " .	1880	....	....	11,516 22	12,377 74
" " " ..	1881	....	....	13,950 47	20,705 17
" " " ..	1882	....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
" " " ..	1883	....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
" " " ..	1884	....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
" " " ..	1885	....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
" " " ..	1886	....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
" " " ..	1887	....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
" " " ..	1888	....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
" " " ..	1889	....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
" " ..	1890	....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
" " " ..	1891	....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
" " " ..	1892	....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
" " " ..	1893	....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
" " " .	1894	....	8,567 78	19,040 93	11,920 74
" " " ..	1895	....	6,147 63	19,325 49	11,779 12
" " " ..	1896	....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
" " " ..	1897	....	12,665 88	18,754 17	13,128 55
" " " ..	1898	....	13,184 68	17,992 90	12,466 51
" " " ..	1899	....	15,255 42	18,336 50	11,997 51
" " " ..	1900	....	5,448 88	18,397 58	13,995 00
" " " ..	1901	....	1,195 09	18,529 48	17,572 35
" " " ..	1902	....	19,132 80	18,832 25	17,313 02
" " " .	1903	....	8,977 43	19,286 10	21,745 65
" " " ..	1904	....	26,701 59	21,544 69	25,656 00
" " " ..	1905	....	33,066 50	26,970 79	19,896 57
		637,206 76			
Moins produit de vente d'un lopin de terre..	....	150 00			
Total	....	*637,056 76	553,652 81	609,775 43	564,098 31

* Canal Chambly et rivière Richelieu.

Canal Chambly, tel que ci-dessus....			$ 637,056 76
Ecluse Saint-Ours, *voir* page 20			121,537 65
			$ 758,594 41
Moins, somme déduite lors de la confédération, *voir* Compte publics de 1868, partie i, page 9.			
Dépensé par le gouvernem. avant la confédérat. Canal Chambly, comme ci-dessus	$ 634,711 76		
Ecluse Saint-Ours. *Voir* page 20)...	121,537 65		
	$ 756,249 41		
Rapp. comme actif dans les Comptes publ., 1868.	433,807 83		
			322,441 58
Conforme aux Comptes publics, 1905, page 4...............			$ 436,152 83

S. LEONARD SHANNON.

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	....	....	....	....
" depuis. " ..	1868	....	400 00	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	7,135 63	....	....	....
" " " ..	1883	84,071 68	....	....	....
" " " ..	1884	118,187 43	....	....	....
" " " ..	1885	148,902 66	....	....	....
" " " ..	1886	179,704 52	....	....	....
" " " ..	1887	142,563 66	....	....	....
" " " ..	1888	146,754 37	....	....	....
" " " ..	1889	215 326 46	....	....	....
" " " ..	1890	106,760 35	....	494 31	....
" " " ..	1891	61,260 49	....	5,137 03	173 53
" " " ..	1892	5,964 22	....	5,803 48	3,505 15
" " " ..	1893	30,838 79	....	5,499 62	5,341 34
" " " ..	1894	....	....	5,667 52	5,295 57
" " " ..	1895	....	....	5,354 97	5,063 49
" " " ..	1896	....	....	5,409 10	5,410 33
" " " ..	1897	....	....	5,526 87	3,966 41
" " " ..	1898	....	....	5,799 94	4,710 23
" " " ..	1899	....	....	5,073 70	3,533 68
" " " ..	1900	....	....	5,613 83	2,777 60
" " " ..	1901	....	....	5,175 74	1,138 15
" " " ..	1902	....	....	5,254 51	6,377 19
" " " ..	1903	500 00	....	5,757 00	4,627 70
" " " ..	1904	750 00	2,521 13	5,291 43	6,075 94
" " " ..	1905	100 00	740 45	5,346 62	4,452 68
Total.....................	....	*1,248,820 26	3,661 58	82,205 67	62,448 99

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1905, page 4.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable,

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération..	....	309,371 31	....	....	....
" depuis " .	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	561 50	....	1,188 92	3,568 89
" " " ..	1881	....	....	2,489 93	2,233 50
" " " ..	1882	....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
" " " ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
" " " ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
" " " ..	1885	121,382 84	....	3,303 87	4,653 50
" " " .	1886	75,103 30	....	1,639 75	5,917 88
" " " ..	1887	179,541 63	....	1,938 08	6,008 88
" " " ..	1888	114,879 35	....	1,770 29	5,151 42
" " " ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
" " " ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
" " " ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
" " " ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
" " " ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
" " " ..	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
" " " ..	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
" " " ..	1896	392,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
" " " ..	1897	486,575 70	13,880 37	4,965 39	3,497 90
" " " ..	1898	351,273 31	8,991 54	5,034 60	4,998 80
" " " ..	1899	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
" " " ..	1900	334,583 01	8,043 39	5,131 52	9,989 26
" " " ..	1901	284,503 89	10,494 82	5,254 51	13,075 89
" " " ..	1902	449,075 45	26,165 93	5,575 52	14,984 88
" " " ..	1903	523,950 74	18,548 58	6,993 25	10,791 15
" " " .	1904	489,038 44	21,228 55	7,237 05	21,179 12
" " " ..	1905	333,261 75	36,853 28	12,071 88	26,056 78
Total	....	*4,957,653 75	281,169 33	106,350 74	185,047 15

* Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus.................. $4,957,653 75
MOINS—Dépensé avant la confédération.................... $ 309,371 31
" année 1880. .... 561 50
309,932 81

Conforme au bilan des Comptes publics, 1905, page 4.......................... $4,647,720 94

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération.	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	....	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	748 65	....	....
" " " ..	1883	4,831 80	....	....	....
" " " ..	1884	50,878 12	....	....	....
" " " ..	1885	92,473 97	....	....	....
" " " ..	1886	65,561 51	....	....	....
" " " ..	1887	49,617 92	....	....	....
" " " ..	1888	54,166 57	....	....	....
" " " ..	1889	89,486 18	....	....	....
" " " ..	1890	22,226 23	....	*	*
" " " ..	1891	17,114 78	....	*	*
" " " ..	1892	29,771 65	....	*	*
" " " ..	1893	....	....	*	*
4 " " ..	1894	....	....	*	*
" " " ..	1895	....	....	*	*
" " " ..	1896	....	....	*	*
" " " ..	1897	10,720 50	....	*	*
" " " ..	1898	....	....	*	*
" " " ..	1899	....	....	*	*
" " " ..	1900	2,750 00	....	*	*
" " " ..	1901	....	....	*	*
" " " ..	1902	....	....	*	*
" " " ..	1903	....	....	*	*
" " " ..	1904	....	....	*	*
" " " ..	1905	....	....	*	*
Total......	.....	†489,599 23	748 65	*	*

*Inclus dans le canal Rideau.
† Conforme au bilan des Comptes publics, 1905, page 4.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAUT SAINTE-MARIE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouver. depuis la confédération.	1868	....	....	....	....
" " " ..	1869	....	....	....	....
" " " ..	1870	....	....	....	....
" " " ..	1871	....	....	....	....
" " " ..	1872	....	949 35	....	....
" " " ..	1873	....	....	....	....
" " " ..	1874	....	....	....	....
" " " ..	1875	....	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....	....
" " " ..	1877	....	....	....	....
" " " ..	1878	....	....	....	....
" " " ..	1879	....	....	....	....
" " " ..	1880	....	....	....	....
" " " ..	1881	....	....	....	....
" " " ..	1882	....	....	....	....
" " " ..	1883	....	....	....	....
" " " ..	1884	....	....	....	....
" " " ..	1885	....	....	....	....
" " " ..	1886	....	....	....	....
" " " ..	1887	....	....	....	....
" " " ..	1888	8,145 06	....	....	....
" " " ..	1889	34,018 95	....	....	....
" " " ..	1890	176,568 55	....	....	....
" " " ..	1891	325,336 33	....	....	....
" " " ..	1892	341,474 31	....	....	....
" " " ..	1893	589,801 25	....	....	....
" " " ..	1894	1,316,529 29	....	....	....
" " " ..	1895	466,151 50	....	3,432 73	....
" " " ..	1896	189,986 59	....	16,074 70	2,650 17
" " " ..	1897	209,561 82	....	15,381 59	7,671 79
" " " ..	1898	21,004 56	....	14,389 92	8,172 09
" " " ..	1899	63,935 48	....	13,840 24	6,564 40
" " " ..	1900	27,157 98	....	13,901 40	13,219 87
" " " ..	1901	323,353 93	48 39	13,730 93	10,289 18
" " " ..	1902	122,505 73	....	15,920 80	14,839 71
" " " ..	1903	65,933 43	....	16,077 22	10,855 70
" " " ..	1904	32,029 54	....	14,653 35	9,491 44
" " " ..	1905	110,181 69	....	15,681 55	14,776 33
Total	...	*4 423,675 99	997 74	153,084 43	98,530 68

* Conforme aux Comptes publics, 1905, page 4.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouver. avant la confédération.	...	...	...	...	...
" depuis " ..	1868	...	...	...	...
" " " ..	1869	...	...	...	...
" " " ..	1870	...	...	...	...
" " " ..	1871	...	...	...	...
" " " ..	1872	...	...	...	...
" " " ..	1873	...	...	...	...
" " " ..	1874	...	...	...	...
" " " ..	1875	...	...	...	...
" " " ..	1876	...	...	...	...
" " " ..	1877	...	...	...	...
" " " ..	1878	...	...	...	...
" " " ..	1879	...	...	...	...
" " " ..	1880	...	...	...	...
" " " ..	1881	...	...	...	...
" " " ..	1882	...	...	...	...
" " " ..	1883	...	...	...	...
" " " .	1884	...	...	...	...
" " " ..	1885	...	...	...	...
" " " ..	1886	...	...	...	...
" " " ..	1887	...	...	...	...
" " " ..	1888	...	...	...	...
" " " ..	1889	...	...	...	...
" " " ..	1890	...	...	...	...
" " " ..	1891	...	...	...	...
" " " .	1892	54,235 76	...	...	...
" " " ..	1893	210,336 24	...	...	...
" " " ..	1894	723,380 95	...	...	...
" " " ..	1895	752,016 53	...	...	...
" " " ..	1896	535,939 07	...	...	...
" " " ..	1897	363,126 06	...	...	...
" " " ..	1898	1,016,401 00	...	...	...
" " " ..	1899	1,442,824 22	...	...	...
" " " .	1900	693,806 24	...	6,711 84	5,000 00
" " " ..	1901	462,626 36	115 00	25,154 78	5,888 77
" " " ..	1902	235,021 79	...	22,672 50	2,267 13
" " " ..	1903	248,929 10	...	31,987 06	10,362 23
" " " ..	1904	113,328 45	15,608 69	25,235 25	39,382 01
" " " ..	1905	34,202 71	30,406 25	25,432 49	21,174 84
Total...	......	*6,886,174 48	46,129 94	137,193 92	84,074 98

* Inclus dans le coût total des travaux du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* partie i, page 9.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ÉTAT indiquant le montant dépensé pour construction et agrandissement des canaux, 30 juin 1905.

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Saint-Pierre	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Lachine	2,589,532 85	8,885,578 80	11,475,111 65
Beauharnois	1,636,690 26	.....	1,636,690 26
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	3,108,984 37	3,127,427 22
Lac Saint-Louis	.....	298,176 11	298,176 11
Lac Saint-François	.....	75,906 71	75,906 71
Cornwall	1,945,624 73	5,235,562 85	7,181,187 58
Williamsburg. Pointe-Farran	.....	877,090 57	10,185,853 21
Williamsburg. Galops	.....	5,819,923 75	
Williamsburg. Rapide-Plat	.....	2,157,487 09	
Williamsburg. Williamsburg	1,320,655 54	10,696 26	
Welland	7,693,824 03	18,386,542 10	26,080,366 13
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
*Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Culbute	382,776 46	.....	382,776 46
Rideau	4,085,889 21	.....	4,085,889 21
Saint-Ours	121,537 65	.....	121,537 65
Chambly	637,056 76	.....	637,056 76
Murray	1,248,820 26	.....	1,248,820 26
Trent	4,957,653 75	.....	4,957,653 75
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Saut-Sainte-Marie	4,423,675 99	.....	4,423,675 99
Soulanges	6,886,174 48	.....	6,886,174 48
Total	38,884,227 04	50,410,531 35	89,294,758 39

* Non compris la construction par le gouvernement impérial ; les archives concernant cette dépense ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres de l'artillerie, à Montréal, en 1852, où elles étaient gardées.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

*RÉCAPITULATION—DÉPENSES sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçui

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédératiou, y compris les dépenses du gouvernement impérial....	.....	20,593,866 13	98,378 46	.... ..	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération...	1868	33,784 06	95,347 79	113,084 50	101,646 44	403,879 19
" " ..	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31	400,263 32
" " ..	1870	....	90,355 96	120,403 02	150,176 70	414,687 02
" " ..	1871	... .	116,429 54	135,040 81	140,467 52	488,538 76
" " ..	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25	466,847 52
" " ..	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13	486,433 26
" " ..	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86	510,755 99
" " ..	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85	414,979 59
" " ..	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45	390,337 04
" " ..	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51	390,857 37
" " ..	1878	3,843,338 62	....	187,521 31	122,251 60	373,814 17
" " ..	1879	3,064,098 61	....	191,892 44	115,349 99	337,675 13
" " ..	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" " ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" " ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" " ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" " ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" " ..	1885	1,504,621 47	58,297 59	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" " ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" " .	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" " ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" " ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" " ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" " ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" " ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" " ..	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,588 97	204,759 39	357,089 87
" " ..	1894	3,027,164 19	109,216 33	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" " ..	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" " ..	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" " ..	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" " ..	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" " ..	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" " ..	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" " ..	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" " ..	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" " ..	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" " ..	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	79,536 51
" " ..	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
Total............	.....	89,294,758 39	4,013,941 07	9,453,518 45	7,488,370 66	13,405,515 56

*Ceci ne comprend pas les dépenses imputées sur les canaux en général, mais celles faites sur les canaux mentionnés.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

LOCATIONS DES CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Balances dues le 1er juillet.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin.	Totaux.	1904-1905.	Diminution.	Déposé au crédit du receveur général.	Balances dues le 30 juin.	Totaux.
$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
39,036 08	28,716 66	67,752 74	Canal Welland	156 23	18,183 16	49,413 35	67,752 74
1,600 17	1,882 00	3,482 17	" Williamsburg	10 00	942 50	2,529 67	3,482 17
3,445 87	8,907 75	12,353 62	" Cornwall	.....	5,123 00	7,230 62	12,353 62
12,384 84	3,704 00	16,088 84	" Beauharnois	37 50	2,959 00	13,092 34	16,088 84
19,876 50	55,698 46	75,574 96	" Lachine	1,446 75	38,245 10	35,883 11	75,574 96
675 84	176 00	851 84	" Chambly	118 75	182 25	550 84	851 84
3,759 56	3,648 35	7,407 91	" Rideau	325 74	3,092 41	3,989 76	7,407 91
1,582 95	2,625 04	4,207 99	" Vallée de la Trent	.....	3,774 04	433 95	4,207 99
10 00	500 00	510 00	" Saut-Sainte-Marie	.....	485 00	25 00	510 00
15,575 00	5,500 00	21,075 00	" Carillon et Grenville	24 17	517 00	20,533 83	21,075 00
.....	3,000 00	3,000 00	" Soulanges	.....	3,000 00	.....	3,000 00
9 00	38 00	47 00	Divers canaux	.....	43 00	4 00	47 00
97,955 81	114,396 26	212,352 07	Totaux	2,119 14	76,546 46	133,686 47	212,352 07

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

COMPTES DES RECETTES.

Revenu des canaux. Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes.	Revenu total des canaux.	Location de chutes d'eau, etc.	Total.	Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	A compte de locations de chutes d'eau.	Total.	Coût du personnel, réparations et bureaux de perception, imputable sur le revenu.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
	0 96			0 96	997 50	998 46	*Canal Welland*				208,114 88
	281 08			281 08	1,454 50	1,735 58	Port-Colborne	0 96	997 50	998 46	3,585 75
					226 00	226 00	Port-Dalhousie	281 08	1,454 50	1,735 58	2,180 15
							Dunnville		226 00	226 00	773 26
	1 00			1 00	15,505 16	15,506 16	Sainte-Catherine	1 00	15,505 16	15,506 16	201 25
							Chippawa				125 00
	283 04			283 04	18,183 16	18,466 20	Totaux	283 04	18,183 16	18,466 20	214,980 29
							Canaux du Saint-Laurent	44 00		44 00	369,530 82
	16 00	20 00	8 00	44 00	3,000 00	3,044 00	Coteau-Landing		3,000 00	3,000 00	1,460 72
	4 00			4 00	2,959 00	2,963 00	Beauharnois	4 00	2,959 00	2,963 00	960 10
		20 00		20 00	5,123 00	5,143 00	Cornwall	20 00	5,123 00	5,143 00	1,751 07
		100 00		100 00	942 50	1,042 50	Cardinal	100 00	942 50	1,042 50	1,044 40
	766 80	5 00		771 80		771 80	Lachine	771 80		771 80	2,221 27
	377 02			377 02	38,246 10	38,623 12	Montréal	377 02	38,246 10	38,623 12	8,225 69
							Kingston				695 70
	1,163 82	145 00	8 00	1,316 82	50,270 60	51,587 42	Totaux	1,316 82	50,270 60	51,587 42	385,889 77
							Canal Chambly				51,966 67
					106 25	106 25	Chambly		106 25	106 25	1,562 21
		2 00		2 00	76 00	78 00	Saint-Jean	2 00	76 00	78 00	1,562 39
							Saint-Ours				692 00
		2 00		2 00	182 25	184 25	Totaux	2 00	182 25	184 25	55,783 27
							Canaux d'Ottawa				45,229 83
							Ottawa				
	12 00			12 00	473 00	485 00	Grenville	12 00	473 00	485 00	474 54
		4 00		4 00	44 00	48 00	Carillon	4 00	44 00	48 00	689 26
							Ecluse de Sainte-Anne				805 55
	12 00	4 00		16 00	517 00	533 00	Totaux	16 00	517 00	533 00	47,199 18

							Canal Rideau				91,190 36
	196 86			196 86	2,705 56	2,902 42	Ottawa	196 86	2,705 56	2,902 42	2,594 18
					282 50	282 50	Kingston Mills		282 50	282 50	436 75
	19 00			19 00	104 35	123 35	Smith's Falls	19 00	104 35	123 35	359 40
	215 86			215 86	3,092 41	3,308 27	Totaux	215 86	3,092 41	3,308 27	94,580 69
											4,065 80
					32 00	32 00	*Canal Saint-Pierre*		32 00	32 00	200 00
							Totaux		32 00	32 00	4,265 80
							Canal Murray				10,188 10
					10 00	10 00	Brighton		10 00	10 00	746 20
					10 00	10 00	Totaux		10 00	10 00	10,934 30
							Canal de la Vallée de la Trent				38,128 66
					2 00	2 00	Burleigh		2 00	2 00	
	14 00			14 00		14 00	Bobcaygeon	14 00		14 00	
							Chutes Trenton				
							Hastings				
					3,772 04	3,772 04	Peterborough		3,772 04	3,772 04	180 60
							Buckhorn				
	14 00			14 00	3,774 04	3,788 04	Totaux	14 00	3,774 04	3,788 04	38,309 26
					485 00	485 00	*Canal Saut Sainte-Marie*		485 00	485 00	31,776 18
	1,688 72	151 00	8 00	1,847 72	76,546 46	78,394 18		1,847 72	76,546 46	78,394 18	883,718 74
							Dragueur				12,015 97
							Inspection				
							Département des impressions et de la papeterie publique				530 58
							En général				1,492 17
							Grands totaux				
							Moins—Remboursem.			384 97	897,757 46
							Revenu net			78,009 21	

S. LEONARD SHANNON,

Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 31 octobre 1905.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen Nord-Américain, N.-B.)

—	Année.	Construction.	Revenu.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer Embr. de Windsor.	Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranch. de Windsor.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé depuis la Confederation....	.....	10,766,725 54	....	....	....
" depuis "	1868	483,353 65	....	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	....	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	....	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,916,782 13	....	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,131,141 51	....	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,201,450 37	....	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,614,898 81	....	1,847,175 24	893,430 17
" " "	1875	3,426,099 55	....	1,532,589 62	861,593 43
" " "	1876	1,108,321 59	....	1,277,197 79	848,861 46
" " "	1877	1,318,352 19	....	1,661,673 55	1,154,445 35
" " "	1878	408,816 74	....	1,811,273 56	1,378,946 78
" " "	1879	226,639 19	....	2,010,183 22	1,294,099 69
" " "	1880	2,048,014 60	....	1,607,956 70	1,520,310 45
" " "	1881	608,732 80	....	1,780,353 53	1,777,856 76
" " "	1882	585,568 79	....	2,080,592 37	2,100,315 85
" " "	1883	1,616,632 96	....	2,383,477 20	2,395,034 99
" " "	1884	1,405,377 52	....	2,366,719 95	2,376,666 19
" " "	1885	1,195,363 08	....	2,460,229 87	2,392,605 00
" " "	1886	544,958 17	....	2,508,473 10	2,406,858 88
" " "	1887	823,070 86	....	2,854,158 91	2,621,337 41
" " "	1888	742,203 09	....	3,300,481 94	2,937,337 40
" " "	1889	655,228 13	....	3,174,785 19	2,923,736 46
" " "	1890	365,246 48	....	3,500,455 80	2,958,243 38
" " "	1891	79,929 34	....	3,691,273 65	3,007,630 51
" " "	1892	168,101 77	....	3,458,891 39	2,978,950 82
" " "	1893	228,984 79	....	3,062,207 45	3,099,815 20
" " "	1894	166,362 43	....	2,999,317 07	3,020,485 74
" " "	1895	327,034 51	....	2,964,940 98	2,979,795 59
" " "	1896	259,105 23	....	3,029,304 08	2,994,201 93
" " "	1897	145,142 00	....	2,936,789 71	2,906,631 25
" " "	1898	252,367 20	70,000 00	3,275,830 14	3,154,896 49
" " "	1899	1,081,929 94	210,000 00	3,478,559 30	3,775,558 08
" " "	1900	1,796,348 29	....	4,444,296 25	4,599,423 14
" " "	1901	3,633,836 57	....	5,477,285 30	5,019,497 76
" " "	1902	4,621,841 05	....	5,590,939 57	5,720,990 50
" " "	1903	2,254,266 68	....	6,214,496 38	6,366,884 53
" " "	1904	†1,880,856 60	....	7,264,263 13	6,392,865 48
" " "	1905	3,937,621 93	....	8,535,689 91	6,833,561 50
Total	.....	*68,038,702 75	280,000 00	107,824,542 28	98,931,960 94

* Y compris $296,672.90 imputés au "Fonds consolidé."

† Dépenses pour l'année..............................	$1,894,856 90
Moins remises des années précédentes..............	14,000 30
	$1,880,856 60

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

Coût total de la construction tel qu'indiqué à la page 32 .... $68,038,702 75

MOINS montants transférés du capital au fonds consolidé comme suit :—

	Chemin de fer de la Nouv.-Ecosse.	Chemin de fer Européen et Nord-Américain.	
1868	$ 16,800 99	$ 11,302 89	
1870	34,403 45	1,749 21	
1871	50,405 69	....	
1873	106,899 59	75,311 08	
	$ 208,509 72	$ 88,363 18	
		208,509 72	
			296,872 90
			$67,741,829 85

Chemin de fer du Cap-Breton, page 37	3,860,679 14
" d'Oxford et New-Glasgow, page 36	1,949,063 21
" de Prolongement-Est, page 34	1,324,042 81
" de ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 38	333,942 72
" du comté de Drummond, page 42	1,464,000 00
" de Canada-Est, page 45	800,000 00
Total du coût du réseau du chemin de fer Intercolonial	*$77,473,557 73

*Conforme aux Comptes publics, 1904-5, page 4.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.	......	....	....	....
" depuis "	1868	....	....	....
" " "	1869	....	....	....
" " " ...	1870	....	....	....
" " "	1871	....	....	....
" " " ...	1872	....	....	....
" " "	1873	....	....	....
" " " .	1874	....	....	....
" " "	1875	....	....	....
" " " ..	1876	....	....	....
" " "	1877	....	....	....
" " "	1878	....	....	....
" " " ...	1879	....	....	....
" " " ...	1880	....	....	....
" " " ...	1881	....	....	....
" " " ...	1882	....	....	....
" " "	1883	....	....	....
" " " ..	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
" " "	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
" " " ...	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
" " "	1887	....	94,254 04	64,107 10
" " "	1888	....	90,954 73	70,552 20
" " "	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
" " "	1890	....	79,102 77	84,658 95
" " "	1891	3,255 40	*	†
" " "	1892	....	*	†
" " "	1893	....	*	†
" " " ...	1894	....	*	†
" " "	1895	....	*	†
" " "	1896	....	*	†
" " " ...	1897	....	*	†
" " "	1898	....	*	†
" " "	1899	....	*	†
" " "	1900	....	*	†
" " "	1901	....	*	†
" " "	1902	....	*	†
" " "	1903	....	*	†
" " "	1904	....	*	†
" " "	1905	....	*	†
Total	....	‡ 1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Inclus dans les frais d'exploitation du ch. de fer Intercolonial. † Inclus dans le revenu du ch. de fer Intercolonial. ‡ Inclus dans le coût total du réseau du ch. de fer Intercolonial, page 33.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 october 1905.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu payé.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.....	.....	....	....	....
" depuis "	1868	....	....	....
" " "	1869	....	....	....
" " "	1870	....	....	....
" " "	1871	....	....	....
" " "	1872	....	....	....
" " "	1873	....	....	....
" " "	1874	....	....	....
" " "	1875	....	....	....
" " "	1876	....	....	....
" " "	1877	....	....	....
" " "	1878	....	....	....
" " "	1879	....	....	....
" " "	1880	....	....	....
" " "	1881	....	....	....
" " "	1882	....	....	....
" " "	1883	....	....	....
" " "	1884	....	....	....
" " "	1885	....	....	....
" " "	1886	85,610 69	....	....
" " "	1887	2,299 62	....	....
" " "	1888	500 17	....	....
" " "	1889	....	....	....
" " "	1890	....	....	....
" " "	1891	....	....	....
" " "	1892	....	....	....
" " "	1893	....	....	....
" " "	1894	....	....	....
" " "	1895	....	....	....
" " "	1896	....	....	....
" " "	1897	....	....	....
" " "	1898	....	....	....
" " "	1899	....	....	....
" " "	1900	....	....	....
" " "	1901	....	....	....
" " "	1902	....	....	....
" " "	1903	....	....	....
" " "	1904	....	....	....
" " "	1905	....	....	....
Total..................	.....	*88,410 48	....	....

*Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, qui fut payée au Receveur général en mars 1893.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868	....	....
" depuis "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	....	....
" " "	1888	280,932 35	....
" " "	1889	840,553 57	....
" " "	1890	434,074 60	....
" " "	1891	220,886 39	....
" " "	1892	48,745 23	....
" " "	1893	7,922 80	....
" " "	1894	112,382 75	....
" " "	1895	*	....
" " "	1896	*	....
" " "	1897	3,565 52	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
Total	....	‡ 1,949,063 21	†

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

CHEMINS DE FER DU CAP BRETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868	....	....
" depuis "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	76,501 89	....
" " "	1888	689,450 50	....
" " "	1889	1,083,276 60	....
" " "	1890	1,170,523 62	....
" " "	1891	521,441 62	....
" " "	1892	99,936 96	....
" " "	1893	59,982 74	....
" " "	1894	158,770 61	....
" " "	1895	*	....
" " "	1896	*	....
" " "	1897	405 00	....
" " "	1898	389 60	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
Total....	......	§3,860,679 14	†

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

§ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	1868	....	....
" depuis "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	49,587 45	....
" " "	1886	135,214 38	....
" " "	1887	24,157 32	....
" " "	1888	397 35	....
" " "	1889	....	....
" " "	1890	....	....
" " "	1891	124,568 23	....
" " "	1892	....	....
" " "	1893	....	....
" " "	1894	17 99	....
" " "	1895	....	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	....	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
Total	......	*333,942 72	....

* Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.	......	3,114,735 11	....	....
" depuis "	1874	....	750 00	....
" " "	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
" " "	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
" " "	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
" " "	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
" " "	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
" " "	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
" " "	1881	....	203,122 88	131,131 43
" " "	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
" " "	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
" " "	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
" " "	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
" " "	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
" " "	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
" " "	1888	....	229,639 95	158,363 62
" " "	1889	....	247,559 44	171,369 56
" " "	1890	....	266,485 85	160,971 78
" " "	1891	....	257,990 08	174,258 05
" " "	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
" " "	1893	....	226,422 17	162,690 42
" " "	1894	....	226,891 06	158,533 83
" " "	1895	....	232.905 19	149,654 78
" " "	1896	....	225,138 56	146,476 54
" " "	1897	....	240,489 90	153,443 13
" " "	1898	17,541 88	231,418 74	158,950 61
" " "	1899	22,000 00	218,053 01	165,012 03
" " "	1900	53,546 02	220,931 81	174,738 73
" " "	1901	280,173 93	261,766 24	193,883 48
" " "	1902	475,997 94	270,159 97	197,999 93
" " "	1903	829,414 18	259,637 82	217,714 24
" " "	1904	698,877 47	335,695 44	234,390 03
" " "	1905	591,412 65	370,464 44	217,330 61
Total......................	.....	*6,719,529 45	7,272,337 70	4,830,599 85

* Conforme aux Comptes publics, 1903-1904, page 4.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 31 octobre 1905.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

—	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu reçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération....	......	....	....	....
" depuis " ...	1868	....	....	....
" " " ...	1869	....	....	....
" " " ...	1870	....	....	....
" " " ...	1871	30,148 32	....	....
" " " ...	1872	489,428 16	....	....
" " " ...	1873	561,818 44	....	....
" " " ...	1874	310,224 88	....	....
" " " ...	1875	1,546,241 67	....	....
" " " ...	1876	3,346,567 06	....	....
" " " ...	1877	1,691,149 97	....	....
" " " ...	1878	2,228,373 13	....	....
" " " ...	1879	2,240,285 47	....	....
" " " ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
" " " ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
" " " ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	....
" " " ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	....
" " " ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	....
" " " ...	1885	(4) 9,900,281 53	....	....
" " " ...	1886	(5) 3,672,584 81	....	....
" " " ...	1887	(6) 915,057 49	....	....
" " " ...	1888	52,098 65	....	....
" " " ...	1889	86,716 07	....	....
" " " ...	1890	40,980 54	....	....
" " " ...	1891	37,367 00	....	....
" " " ...	1892	66,211 39	....	....
" " " ...	1893	413,836 49	....	....
" " " ...	1894	146,539 87	....	....
" " " ...	1895	49,209 77	....	....
" " " ...	1896	65,669 49	....	....
" " " ...	1897	14,054 50	....	....
" " " ...	1898	692 17	....	....
" " " ...	1899	8,418 53	....	....
" " " ...	1900	236 11	....	....
" " " ...	1901	8,978 87	....	....
" " " ...	1902	448 70	....	....
" " " ...	1903	....	....	....
" " " ...	1904	33,076 39	....	....
" " " ...	1905	....	....	....
Total....................	....	*62,785,319 97	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes publics, 1904-1905, page 8.

(1)	Comprenant..................	$ 2,210,000 00	à compte de subvention.
(2)	"	5,323,076 60	"
(3)	"	7,254,208 27	"
(4)	"	6,862,201 00	"
(5)	"	2,890,427 00	"
(6)	"	460,087 13	"
		†$25,000,000 00	

† *Voir* aussi état nº 3, page 50, pour cette dépense.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.
Ottawa, 31 octobre 1905.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

———	Année	Capital.	Dépense du revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	....	....	....
" depuis "	1868	....	....
" " "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	....	....
" " "	1888	....	....
" " "	1889	9,847 27	....
" " "	1890	381,942 75	....
" " "	1891	196,869 36	....
" " "	1892	26,129 89	....
" " "	1893	2,190 62	....
" " "	1894	1,675 36	....
" " "	1895	570 55	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	41,457 29	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	8,381 82
" " "	1902	....	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
Total	...	*660,683 09	8,381 82

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE EER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	1868	....	....
" depuis "	1869	....	....
" " "	1870	....	....
" " "	1871	....	....
" " "	1872	....	....
" " "	1873	....	....
" " "	1874	....	....
" " "	1875	....	....
" " "	1876	....	....
" " "	1877	....	....
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	....
" " "	1882	....	....
" " "	1883	....	....
" " "	1884	....	....
" " "	1885	....	....
" " "	1886	....	....
" " "	1887	....	....
" " "	1888	....	....
" " "	1889	....	....
" " "	1890	....	....
" " "	1891	....	....
" " "	1892	....	....
" " "	1893	....	....
" " "	1894	....	....
" " "	1895	....	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	....	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	1,459,000 00	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	5,000 00	....
" " "	1903	....	....
" " "	1904	....	....
" " "	1905	....	....
Total	......	*1,464,000 00	....

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

TRAVAUX DU TERRITOIRE DU YUKON.

(Chemin de fer Stikine-Teslin.)

—	Année.	Construction.
		$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	......	....
" depuis "	1868	....
" " "	1869	....
" " "	1870	....
" " "	1871	....
" " "	1872	....
" " "	1873	....
" " "	1874	....
" " "	1875	....
" " "	1876	....
" " "	1877	....
" " "	1878	....
" " "	1879	....
" " "	1880	....
" " "	1881	....
" " "	1882	....
" " "	1883	....
" " "	1884	....
" " "	1885	....
" " "	1886	....
" " "	1887	....
" " "	1888	....
" " "	1889	....
" " "	1890	....
" " "	1891	....
" " "	1892	....
" " "	1893	....
" " "	1894	....
" " "	1895	....
" " "	1896	....
" " "	1897	....
" " "	1898	....
" " "	1899	....
" " "	1900	....
" " "	1901	....
" " "	1902	283,323 55
" " "	1903	....
" " "	1904	....
" " "	1905	....
Total	......	*283,323 55

* S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1904-1905, page 8.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

RELEVÉS DU COMPTABLE.

Chemin de fer National-Transcontinental.

	Année.	Construction.
		$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	......	......
" depuis "	1868	......
" " "	1869	......
" " "	1870	......
" " "	1871	......
" " "	1872	......
" " "	1873	......
" " "	1874	......
" " "	1875	......
" " "	1876	......
" " "	1877	......
" " "	1878	......
" " "	1879	......
" " "	1880	......
" " "	1881	......
" " "	1882	......
" " "	1883	......
" " "	1884	......
" " "	1885	......
" " "	1886	......
" " "	1887	......
" " "	1888	......
" " "	1889	......
" " "	1890	......
" " "	1891	......
" " "	1892	......
" " "	1893	......
" " "	1894	......
" " "	1895	......
" " "	1896	......
" " "	1897	......
" " "	1898	......
" " "	1899	......
" " "	1900	......
" " "	1901	......
" " "	1902	......
" " "	1903	......
" " "	1904	6,249 40
" " "	1905	778,491 28
Total	......	* 784,740 68

* S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1904–1905, page 8.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

RELEVÉ DU COMPTABLE

Chemin de fer Canada-Est

———	Année.	Construction.
		$ c.
Dépensé par le gouvernem. avant la confédération	......	....
" depuis "	1868	....
" " "	1869	....
" " "	1870	....
" " "	1871	....
" " "	1872	....
" " "	1873	....
" " "	1874	....
" " "	1875	....
" " "	1876	....
" " "	1877	....
" " "	1878	....
" " "	1879	....
" " "	1880	....
" " "	1881	....
" " "	1882	....
" " "	1883	....
" " "	1884	....
" " "	1885	....
" " "	1886	....
" " "	1887	....
" " "	1888	....
" " "	1889	....
" " "	1890	....
" " "	1891	....
" " "	1892	....
" " "	1893	....
" " "	1894	....
" " "	1895	....
" " "	1896	....
" " "	1897	....
" " "	1898	....
" " "	1899	....
" " "	1900	....
" " "	1901	....
" " "	1902	....
" " "	1903	....
" " "	1904	....
" " "	1905	800,000 00
Total	.....	* 800,000 00

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 33.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées à compte du capital pour les chemins de fer.

Chemins de fer.	—	—
	$ c.	$ c.
Intercolonial	67,741,829 85	
Cap-Breton	3,860,679 14	
Oxford et New-Glasgow	1,949,063 21	
Prolongement-Est	1,324,042 81	
Comté de Drummond	1,464,000 00	
Ligne directe entre Montréal et l'Europe	333,942 72	
Canada-Est	800,000 00	
		77,473,557 73
Embranchement de Carleton		48,410 48
Ile du Prince-Edouard		6,719,529 45
Pacifique Canadien		62,785,319 97
Annapolis et Digby		660,683 09
Travaux du Territoire du Yukon (Chemin de fer Stikine-Teslin)		283,323 55
National-Transcontinental		784,740 68
Wagon du Gouverneur-Général		17,955 93
Total		148,773,520 88
Memo. re Récapitulation—Chemins de fer.		
Coût total d'après l'état ci-dessus		148,773,520 88
Ajoutez les sommes transférées du capital au fond consolidé, chemin de fer Intercolonial, *voir* état, page 33		296,872 90
S'accorde avec le coût total de la construction, d'après l'état page 47		149,070,393 78

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	13,881,460 65	....	....
" depuis "	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
" " "	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
" " "	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
" " "	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
" " "	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
" " "	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
" " "	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
" " "	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
" " "	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
" " "	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
" " "	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
" " "	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
" " "	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
" " "	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
" " "	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
" " "	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
" " "	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
" " "	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
" " "	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
" " "	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
" " "	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
" " "	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
" " "	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
" " "	1897	204,624 31	3,195,959 58	3,060,074 38
" " "	1898	270,990 85	3,507,248 88	3,313,847 10
" " "	1899	1,112,348 47	3,696,612 31	3,940,570 11
" " "	1900	3,309,130 42	4,665,228 06	4,774,161 87
" " "	1901	3,922,989 37	5,739,051 54	5,213,381 24
" " "	1902	5,386,611 24	5,861,099 54	5,918,990 43
" " "	1903	3,083,680 86	6,474,134 20	6,584,598 77
" " "	1904	2,619,059 86	7,599,958 57	6,627,255 51
" " "	1905	6,125,481 79	8,906,154 35	7,050,892 11
Total	.....	*149,110,393 78	115,971,870 31	104,620,500 22

*Montant total payé sur la construction........ .... 149,110,393 78
Moins somme reçue de la cité de Saint-Jean, N.-B., comme prix d'achat de l'embranchement du chemin de fer de Carleton 40,000 00

Coût total de la construction.............................. .. ..†$149,070,393 78

†S'accorde avec le montant dépensé sur le Capital, voir page 46.

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 Octobre 1905.

ETAT indiquant diverses dépenses annuelles du ministère des Chemins de fer et Canaux.

Exercice terminé le 30 juin	Imputable sur le revenu.			Imputable sur le revenu.			Total, dépense annuelle
	Canaux.	Chemins de fer.	En général	Canaux.	Chemins de fer.	En général.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1868	...	...	6,305 66	12,000 00	...	2,416 66	20,722 32
1869	...	...	8,367 52	12,000 00	...	1,000 00	21,367 52
1870	...	...	7,853 03	18,698 89	...	7,679 78	34,231 70
1871	...	...	34,773 72	12,018 98	...	...	46,792 70
1872	...	...	20,049 50	12,208 76	...	...	32,258 26
1873	...	...	36,891 74	12,099 44	...	6,889 20	55,880 38
1874	...	...	40,098 84	12,959 25	...	5,428 98	58,487 07
1875	...	...	35,579 24	12,047 43	...	5,620 17	53,246 84
1876	...	...	42,920 10	86 08	...	5,690 28	48,696 46
1877	...	...	...	51 87	43,639 97	...	43,691 84
1878	1,860 00	...	...	556 00	...	34,388 59	36,804 59
1879	...	...	...	...	...	...	...
1880	2,561 55	...	...	323 16	...	...	2,884 71
1881	2,338 41	...	...	5,535 22	...	...	7,873 63
1882	...	...	...	9,826 23	...	...	9,826 23
1883	11,781 27	...	...	6,978 54	...	...	18,759 81
1884	7,486 62	62,256 58	...	8,305 41	...	...	78,048 61
1885	16,725 47	11,003 38	...	1,210 61	...	...	28,939 46
1886	20,323 62	10,383 59	...	776 30	...	...	31,483 51
1887	20,873 21	23,545 34	...	649 04	...	...	45,067 59
1888	34,533 07	22,898 90	...	5,799 83	...	...	63,231 80
1889	10,091 87	16,552 64	...	5,207 64	...	...	31,852 15
1890	16,426 69	50,909 74	...	49,550 21	...	...	116,886 64
1891	16,925 31	16,314 41	...	56,922 05	...	...	90,161 77
1892	6,540 49	19,062 51	...	65,074 07	...	...	90,677 07
1893	8,498 41	4,313 73	28,640 93	63,965 54	...	...	105,418 61
1894	4,178 85	4,855 11	15,746 31	60,265 22	...	...	85,045 49
1895	10,695 48	13,221 27	19,304 87	60,769 56	...	...	103,991 18
1896	10,893 40	6,562 20	25,194 21	70,340 22	...	...	112,990 03
1897	2,937 47	5,118 99	25,142 90	62,777 12	...	597 39	96,573 87
1898	1,719 69	8,327 96	28,042 10	56,284 42	1,400 00	...	95,774 17
1899	1,318 79	67,005 86	22,085 19	66,850 29	...	...	157,260 13
1900	11,873 35	33,496 99	22,802 18	58,836 57	...	...	127,009 09
1901	12,267 99	28,658 78	33,986 68	61,938 61	...	...	136,852 06
1902	3,658 23	21,752 58	34,138 50	65,770 65	...	...	125,319 96
1903	2,491 84	15,570 43	35.398 00	63,175 19	...	...	116,635 46
1904	3,730 79	85,353 17	36,262 32	66,067 30	...	...	191,413 58
1905	1,498 14	97,507 00	38,660 52	64,515 07	...	...	202,180 73
	244,230 01	624,671 16	598,244 06	1,142,440 77	45,039 97	69,711 05	2,724,337 02

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER ET CANAUX, JUSQU'AU 30 JUIN 1905.

DÉPENSES.

Imputable sur le compte du capital—			
Chemins de fer, *voir* page 46		$ 148,773,520 88	
Canaux " " 28		89,294,758 39	
			$238,068,279 27
Imputable sur le fonds consolidé—			
* Subventions aux chemins de fer, d'après l'état nº 3, page 50		$ 32,617,560 69	
Compte du revenu—			
Chemin de fer Intercolonial, *voir* page 32	$ 280,000 00		
Ajoutez, transféré du capital " 33	296,872 90		
Chemins de fer " 48	624,671 16		
Canaux " 28	4,013,941 07		
" " 48	244,230 01		
En général, ch. de fer et canaux " 48	598,244 06		
		6,057,959 20	
Compte des recettes—			
Canaux—Frais d'exploitation et person., *voir* page 28	$ 9,453,518 45		
Canaux—Réparation, *voir* page 28	7,488,370 66		
" " 48	1,142,440 77		
Ch. de fer—Frais d'exploitation, *voir* page 47	115,971,870 31		
" " 48	45,039 97		
En général—Ch. de fer et canaux " 48	69,711 05		
		134,170,951 21	
			172,846,471 16
Dépenses totales pour chemins de fer et canaux			$410,914,750 37

DÉPENSE COMME CI-DESSUS SÉPARÉES ENTRE LES CHENINS DE FER ET CANAUX

CHEMINS DE FER.

Compte du capital	$ 148,773,520 88	
Fonds consolidé	149,836,015 03	
		$ 298,609,535 91

CANAUX.

Compte du capital	$ 89,294,758 39	
Fonds consolidé	22,342,500 96	
		111,637,259 35

EN GENERAL, EN COMMUN AUX DEUX.

Fonds consolidé		667,955 11
Total, dépenses sur chemins de fer et canaux		$ 410,914,750 37

REVENU SÉPARÉ ENTRE LES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

Ch. de fer—Revenu reçu du 1er juillet 1867 au 30 juin 1905 (pour détails voir page 47)	$ 104,620,500 22
Canaux " " " " " 27)	13,405,515 56
Revenu total pour chemins de fer et canaux	$ 118,026,015 78

* Cette somme ne comprend pas la subvention de $25,000,000 au chemin de fer Canadien du Pacifique, ni la somme de $660,683.09 dépensée sur le chemin de fer Annapolis et Digby, les deux étant comprises dans le compte de capital, ni le paiement annuel de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, comme intérêt à 5 pour cent sur la somme de $2,394,000 accordée par 47 Vic.. ch. 8 (1884), pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme est maintenant transférée à la dette publique comme obligation. Ces sommes sont administrées par le ministère des Finances. (*Voir* Comptes publics, 1898-99, page x.)

S. LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 octobre 1905.

IIe PARTIE

CARTES DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX DU CANADA

AINSI QUE LE

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

COMPRENANT CEUX DE

L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET DES SURINTENDANTS DES CANAUX

1904-1905

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

LISTE DES RAPPORTS ANNUELS CONTENUS DANS CE VOLUME.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er novembre 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1905, mais couvrant aussi les travaux de construction exécutés jusqu'au premier octobre 1905.

En présentant mon premier rapport en ma qualité d'ingénieur en chef du Ministère, je désire dire, qu'à cause de la date récente de mon entrée en fonctions, il m'a été impossible de l'écrire avec la pleine connaissance de tous les faits. Mon inspection des ouvrages a été faite nécessairement d'une manière assez rapide, parceque le manque de temps m'a empêché d'examiner plus intimement les détails comme j'aurais voulu le faire. Mes observations, cependant, se trouvent complétées par les rapports ci-annexés des différents ingénieurs surintendants et autres fonctionnaires qui m'ont fourni les données sur lesquelles mon propre rapport est en grande partie basé.

Premièrement.—Le rapport annuel de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés les rapports de l'ingénieur en chef, de l'ingénieur surintendant pour l'entretien et du surintendant du service mécanique de la division de l'Intercolonial, ainsi que le rapport du surintendant de la division de l'Ile-du-Prince-Edouard, avec les états de compte préparés par les comptables de ces voies ferrées.

Deuxièmement.—Les rapports annuels des ingénieurs surintendants des divers canaux et des surintendants du canal du Saut-Sainte-Marie, du canal St.-Peter's, du canal de la Trent, et des canaux du Saint-Laurent. De l'ingénieur dirigeant les améliorations à l'entrée du canal du Saut-Sainte-Marie.

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer de l'Etat en exploitation au 30 juin 1905.

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

LIGNE-MÈRE ET EMBRANCHEMENTS.

	Milles.
De Halifax à Truro	61·83
De l'embranchement de Darmouth	12·38
De Tauro à Moncton	124·03
De Moncton à Saint-Jean	89·36
Embranchement de la Pointe-du-Chêne	11·38
De Moncton à Campbellton	185·16
De Campbelton à Sainte-Flavie	105·09
Embranchement d'Indian-Town	13·51

	Milles.
De Sainte-Flavie à la Rivière-du-Loup	83·28
Embranchement de la Rivière-Ouelle	6·25
De la Rivière-du-Loup à Pointe-Lévis	115·47
De Hadlow à Chaudière-Curve	5·62
De Chaudière à Sainte-Rosalie	115·95
De la Jonction de Saint-Charles à la Jonction de Chaudière	16·98
Embranchement de Nicolet	14·61
" de Dalhousie	7·00
De Pictou à la Jonction d'Oxford	69·10
De Brown's Point à Stellarton	12·23
De la Jonction près New-Glasgow à Pictou-Landing	7·76
De la Jonction de Pugwash à Pugwash	4·70
De Truro à Mulgrave	123·07
De la Pointe Tupper à Sydney	91·48
Embranchement de Sydney-nord	4·38
De Frédéricton à Loggieville	125·00
	1,405·62

AFFERMÉ.

Longueur de la ligne-mère de Pointe Lévis à Hadlow.	1·50	
Chaudière-Curve à Chaudière	1·18	
De la Jonction de Sainte-Rosalie à Montréal	37·62	
		40·30
		1,445·92

EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES ET Y.

D'Y à Windsor-Jonction, Truro, Brown's-Point, Oxford-Jonction, Painsec-Jonction, Moncton, Chaudière, Springhill-Jonction, Stellarton, Mulgrave, Jonction de Sydney-Nord, Newcastle, Rivière-Ouelle, Jonction de Saint-Charles, Jonction de Saint-Léonard, Jonction de Sainte-Rosalie	3·62
Voie d'évitement près de North-Street, au terminus en eau profonde, Halifax	·85
Filature d'Halifax	2·10
De la station de Darmonth à l'extrémité de la ligne.	2·29
Embranchement du quai de Stewiacke	·87
Sydney-Station au quai	·90
Sydney-Nord-Station au quai	·78
Voie d'évitement près de Pictou-Landing au quai à charbon	·75
Pictou-Station au quai	·15
Pictou-Station à Copper-Crown-Smelter	·72
Voie d'évitement à Logan's-Tannery	·48
Pugwash-Station au quai	·07
Embranchement du quai de Sackville	·47
" " Dorchester	1·00

		Milles.
Embranchement du quai de Moncton...........	1·00	
" de Courtney-Bay....	2·39	
" du lot de grève à Saint-Jean....	·44	
Gare de Saint-Jean au quai à eau profonde......	·28	
Embranchement du quai de Newcastle..........	1·75	
" du quai de la gare Dalhousie....	·43	
" du quai de Rimouski	2·00	
Rameau de Trois-Pistoles	2·38	
Embranchement du quai de la Rivière-du-Loup ..	4·35	
Rameau de Saint-Pacôme	1·27	
Nicolet-Station au quai	2·05	
Embranchement Carmel, ligne principale au village (évaluée à).....	1·05	
De Blackville à Indiantown.	8·50	
		43·34
		1,489·26

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR,

De la Jonction de Windsor à Windsor	32

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

De Souris à Tignish...........................	166	
De Mount-Stewart à Georgetown.......	24	
De Charlottetown à Royal-Junction...................	5	
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse..................	13	
D'Alberton au quai de Cascumpec.....................	1	
		209
Longueur totale des chemins de fer de l'Etat ...	1,730·26	

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peut se chiffrer comme suit :—

Nom du chemin de fer.	Milles en exploitation.	Sommes.		Profit.	Pertes.
			$ c.	$ c.	$ c.
Division de l'Intercolonial.	1,446	Frais d'exploitation...	8,508,826 75		
		Recettes	6,783,522 83	... .	1,725,303 92
Embranchement de Windsor.....	32	⅓ des recettes	50,038 67		
		Entretien	26,863 16	23,175 51	
Div. de l'Ile-du-Prince-Edouard. .	209	Frais d'exploitation. .	370,464 44		
		Recettes	217,330 61	....	153,133 83
Total, milles..............	1,687			23,175 51	1,878,4¾7 75
		Pertes déduites des profits....		....	23,175 51
		Perte nette..................		....	1,855,262 24

Une soigneuse attention a été portée à l'entretien des voies et du matériel roulant, et les deux voies sont en satisfaisant état. Quant au matériel roulant, on s'efforce de le rendre conforme au type moderne.

Les frais d'exploitation du Chemin de fer Intercolonial mentionnés plus haut comprennent le loyer de $140,000 payé au chemin de fer de Grand-Tronc.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

	1903-1904.	1904-1905.
Division de l'Intercolonial.........	$6,339,231 43	$6,783,522 83
Embranchement de Windsoor......	53,634 05	50,038 67
Division de l'Ile-du-Prince-Edouord.	234,390 03	217,330 61
	$6,627,255 51	$7,050,892 11

Ce qui accuse une augmentation de $423,636.60 de recettes brutes.

Les frais bruts d'exploitation des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

	1903-1904.	1904-1905.
Division de l'Intercolonial..........	$7,239,982 04	$8,508,826 75
Embranchement de Windsor	24,281 09	26,863 16
Division de l'Ile-du-Prince-Edouard . .	335,695 44	370,464 44
Total.......................	$7,599,958 57	$8,906,154 35

Frais bruts d'exploitation des chemins de fer de l'Etat....	$8,906,154 35
Recettes brutes des chemins de fer de l'Etat	7,050,892 11
Excédent des frais d'exploitation, (y compris le loyer de $140,000), sur les recettes..................	$1,855,262 24

Ce qui, en comparaison de l'exercice précédent, accuse, pour l'année, une augmentation de frais d'exploitation de $1,306,195.78, qui se répartit ainsi :—

——	1903-1904.	1904-1905.	Différence.	
			Augmentation.	Diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais de traction	2,732,396 72	3,226,195 30	493,798 58	....
Dépenses des wagons	1,762,273 89	2,096,829 13	334,555 24	....
Entretien de la voie et des travaux d'art	1,619,780 67	1,885,618 31	265,837 64	....
Dépenses des gares	922,528 95	989,698 05	67,179 10	....
Frais généraux	533,529 51	551,748 04	18,218 53	....
Affermage des lignes	140,000 00	140,000 00	Aucun.	....
	7,712,509 74	8,890,088 83	....	....
A déduire, la circulation des wagons	—112,551 17	+16,065 52	....	....
Augmentation nette	7,599,958 57	8,906,154 35	1,306,195 78	....

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

Etat comparatif du transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax pendant les hivers 1903-1904 et 1904-1905.

Nom du steamer.	1903-1904. Nombre de passagers. 1re classe.	2e classe.	Total.	Nom du steamer.	1904-1905. Nombre de passagers. 1re classe.	2e classe.	Total.
Pretorian	61	1,351	1,412	Pretorian	33	613	646
Parisian	101	1,399	1,500	Parisian	61	1,217	1,278
Bavarian	175	2,314	2,689	Bavarian	76	1,882	1,958
Corinthian	29	578	607	Corinthian	35	714	749
Cambroman	Aucun.	52	52	Virginian	25	832	857
Siberian	11	556	567	Siberian	8	522	530
Mongolian	Aucun.	502	502	Mongolian	8	241	249
Corean	5	165	170	Dania	7	454	461
Assyrian	Aucun.	837	837	Albano	Aucun.	452	452
Numidian	26	803	829	Numidian	4	114	118
Arcadian	Aucun.	1,945	1,945	Victorian	34	881	915
Canada	81	1,314	1,395	Canada	36	1,337	1,373
Carthaginian	22	393	415	Carthaginian	8	539	547
Tunisian	248	2,868	3,116	Tunisian	54	1,390	1,444
Sardinian	Aucun.	260	260	Sardinian	5	272	277
Laurentian	24	823	847	Laurentian	8	689	697
Pomeranian	1	372	373	Pomeranian	Aucun.	229	229
Lake Champlain	169	825	994				
Ionian	115	1,661	1,776	Ionian	75	1,496	1,571
Dominion	27	731	758	Dominion	23	431	454
Sicilian	20	802	822	Sicilian	25	977	1,002
Pallanza	Aucun.	138	138	Pallanza	Aucun.	1,012	1,012
Barcelona	Aucun.	1,508	1,508	Vancouver	7	360	367
Kensington	Aucun.	913	913	Kensington	11	394	405
Buenos Ayrean	Aucun.	39	39	Buenos Ayrean	4	457	461
Sarmatian	Aucun	277	277	Sarmatian	2	157	159
Southwark	Aucun.	512	512				
Malon	Aucun.	191	191				
Total	1,115	24,329 *	25,444	Total	549	17,662	18,211

* Note.—Sur ce nombre 17,237 passagers ont voyagé par le chemin de fer Canadien du Pacifique et 2,125 par le chemin de fer Intercolonial.

Sur les 18,211 voyageurs transportés par le chemin de fer Intercolonial en 1904-05, 15,817 sont passés *via* Saint-Jean par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et 1,500 par l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

ETAT COMPARATIF du mouvement du fret venu par mer pendant les hivers de 1903-04 et 1904-05.

Nom des lignes de steamers.	Hiver de 1903-1904.			Nom des lignes de steamers.	Hiver de 1904-1905.		
	Tonnes d'arrimage.	Tonnes, poids.	Total, tonnes.		Tonnes d'arrimage.	Tonnes, poids.	Total, tonnes.
Furness-Allan	Rien.	Rien.	Rien.	....	....	....	....
Ligne Allan	11,203	4,095	15,298	Ligne Allan.....	c 4,73	3,394	8,130
Ligne Furness....	4,599	8,754	13,353	Ligne Furness.....	3,927	5,189	9,116
Ligne Canada-Jamaïque.....	....	40	40	Canadien Pacifique	275	47	322
Pickford et Black	Rien.	Rien.	Rien.	Ligne Canada-Jamaïque.. ...	....	1,938	1,938
Ligne Beaver.....	Rien.	Rien.	Rien.	Pickford et Black..	....	13,399	13,399
Ligne Red Cross..	....	879	879	Diverses autres lignes et Tramp-Steamers..... ..	....	48,800	48,800
Total	15,802	13,768	29,570	Total.	8,938	72,767	81,705

L'état qui précède indique une augmentation de 52,135 tonnes dans le mouvement du fret venu par mer pendant l'hiver de 1904-05, en comparaison de l'hiver de 1903-04.

Le tableau suivant indique la quantité et la nature du matériel roulant acheté au compte du capital, au 30 juin 1905 :—

—	Locomotives.	Wagons réfectoires.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons-citernes.	Wagons fermés et à bestiaux, et à compartiments froids.	Wagons à plateforme découverte.	Wagons à houille de trois différ- sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.	Wagons auxiliaires.	Wag. de l'instruct. du frein pneumat.
			Wagons-lits et wagons-sal., 1re classe.	1re classe.	Wag.-lits. 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.											
	22	2	14	20	4	....	4	....	....	150	.....	.....	...	....	....	..	....	....

Le tableau suivant indique la quantité et la nature du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice clos le 30 juin 1905, à même le revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

—	Locomotives.	Voitures à passagers. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagon-poste et à bagage.	Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons à plateforme découverte.	Wagons à compartiments froids.	Wagons à houille, de trois différentes sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.	Wagons auxiliaires.
Total....	....	......	4	....	....	....	....	5	35	....	. . .	4	....	1	..	1

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876, date à laquelle ce chemin a été livré à la circulation comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Produits nets.	Profits.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77.......	714	1,661,673 55	1,154,445 33	....	507,228 22	421,327	513,420
1877-78........	714	1,816,273 56	1,378,946 78	....	432,326 78	522,710	318,957
1878-79........	714	2,010,183 22	1,294,009 69	....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80........	829	1,603,429 71	1,506,298 48	....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81........	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	....	725,777	631,245
1881-82........	840	2,069,657 48	2,079,262 66	9,605 18	....	838,956	779,994
1882-83........	840	2,360,373 27	2,370,910 10	10,547 83	....	970,961	878,600
1883-84........	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	....	1,009,237	944,636
1884-85........	941	2,519,751 56	2,441,203 66	....	78,547 90	989,986	957,228
1885-86........	946	2,583,999 67	2,450,093 88	....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87........	977	2,922,369 62	2,660,116 93	....	262,252 39	1,143,020	942,784
1887-88........	971	3,366,781 74	2,983,336 05	....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89........	971	3,244,647 73	2,967,801 00	....	276,847 73	1,218,877	1,136,272
1889-90........	971	3,560,575 74	3,012,739 87	....	847,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91........	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92........	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93........	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	....	1,388,080	1,292,878
1893-94........	1,142	2,981,671 98	2,987,510 27	5,838 29	....	1,342,710	1,301,062
1894-95........	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815,21	....	1,276,816	1,352,667
1895-96........	1,142	3,012,827 62	2,957,640 10	....	55,187 52	1,379,618	1,471,866
1896-97........	1,145	2,925,968 67	2,866,028 02	....	59,940 65	1,296,028	1,501,690
1897-98........	1,201	3,327,648 51	3,117,669 85	....	209,978 66	1,424,576	1,523,444
*1898-99.	1,301	3,675,686 21	3,738,331 44	62,645 43	....	1,750,761	1,603,095
*1899-1900. ...	1,301	4,431,404 69	4,552,071 71	120,667 02	....	2,151,208	1,791,754
*1900-01.......	1,301	5,460,422 64	4,972,235 87	....	488,186 77	2,111,310	2,025,295
*1901-02......	1,301	5,574,563 30	5,671,385 91	96,822 61	....	2,385,816	2,186,226
*1902-03.......	1,315	6,196,653 19	6,324,323 72	127,670 53	....	2,790,737	2,404,230
*1903-04.......	1,321	7,239,982 04	6,339,231 43	....	900,750 61	2,664,149	2,663,156
*1904-05. ...	1,446	8,508,826 75	6,783,522 83	....	1,725,303 92	2,782,257	2,810,960

* Les frais d'exploitation comprennent le loyer payé pour l'affermage des lignes.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des recettes provenant des différentes sources mentionnées, du 30 juin 1876 au 30 juin 1905.

Exercice.	Milles en exploitation.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles et divers.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1876-77	714	460,368 15	607,564 99	86,512 21	1,154,443 33
1877-78	714	475,256 82	801,709 82	101,985 07	1,378,946 78
1878-79	714	451,893 29	752,490 85	88,715 55	1,294,009 69
1879-80	829	490,338 66	915,486 50	100,473 32	1,506,298 48
1880-81	840	545,114 48	1,113,872 21	101,407 23	1,760,493 92
1881-82	850	651,296 94	1,303,496 00	124,470 72	2,079,262 66
1882-83	940	741,992 7[illegible]	1,487,601 98	141,326 40	2,379,910 10
1883-84	887	775,783 77	1,461,390 37	147,240 78	2,383.414 92
1884-85	941	747,285 13	1,542,052 10	151,566 35	2,441,203 66
1885-86	946	765,900 03	1,523,487 72	160,706 13	2,450,093 88
1886-87	977	828,328 28	1,677,971 59	153,817 06	2,660,116 93
1887-88	971	884,448 07	1,932,877 85	166,010 13	2,983,336 95
1888-89	971	906,246 47	1,909,094 44	152,460 09	2,967,801 00
1889-90	971	895,094 53	1,964,646 86	152,998 48	3,012,739 87
1890-91	1,094	962,316 88	1,854,629 88	160,448 62	2,977,395 38
1891-92	1,142	961,427 94	1,803,529 03	180,485 00	2,945,441 97
1892-93	1,132	1,002,912 74	1,868,823 84	184,468 80	3,065,499 09
1893-94	1,142	958,915 13	1,834,126 34	193,762 51	2,987,502 27
1894-95	1,142	963,914 44	1,782,608 54	194,194 97	2,940,717 95
1895-96	1,142	971,426 26	1,788,813 18	167,400 66	2,957,640 10
1896-97	1,145	979,005 57	1,687,050 42	199,972 03	2,866,028 02
1897-98	1,201	1,053,864 64	1,857,740 06	206,065 15	3,117,669 85
1898-99	1,315	1,167,453 16	2,348,096 58	222,781 70	3,738,331 44
1899 00	1,315	1,404,469 87	2,912,790 52	234,811 32	4,552,071 91
1900-01	1,315	1,607,166 79	3,121,006 15	244,062 93	4,972,235 87
1901-02	1,315	1,770,941 13	3,644,513 42	255,931 36	5,671,385 91
1902-03	1,315	1,927,916 97	4,128,255 00	268,151 75	6,324,323 72
1903-04	1,321	2,021,568 40	4,041,122 48	276,540 55	6,339,231 43
1904-05	1,446	2,105,066 75	4,373,178 75	305,277 53	6,783,522 83

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ indiquant le nombre de tonnes de fret local et d'entier parcours transportées du 30 juin 1876 au 30 juin 1905.

Exercice.	Milles en exploitation.	Fret local.	Fret d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour ces exercices ont été détruits lors de l'incendie des bur. de Moncton.		421,327
1877-8	714			522,710
1878-9	714			510,861
1879-0	829			561,924
1880-1	840			725,777
1881-2	840	571,684	267,272	838,956
1882-3	840	537,025	443,936	970,961
1883-4	887	584,581	424,656	1,009,237
1884-5	941	506,574	483,362	989,936
1885-6	946	580,076	443,712	1,023,788
1886-7	977	633,455	509,565	1,143,020
1887-8	971	727,599	561,224	1,288,823
1888-9	971	624,436	594,441	1,218,877
1889-0	971	756,696	612,123	1,368,819
1890-1	1,094	797,492	507,042	1,304,534
1891-2	1,142	750,783	513,792	1,264,575
1892-3	1,142	1,030.628	357,452	1,388,080
1893-4	1,142	966.114	376,596	1,342,710
1894-5	1,142	901,374	366,442	1,267,816
1895-6	1,142	1,011,229	368,389	1,379,618
1896-7	1,145	927,167	368,859	1,296,028
1897-8	1,201	1,053,569	381,007	1,434,576
1898-9	1,315	1,351,569	399,192	1,750,761
1899-0	1,315	1,713,928	437,280	2,151,208
1900-1	1,315	1,633,671	477,639	2,111,310
1901-2	1,315	1,914,551	471,265	2,385,816
1902-3	1,315	2,239,993	550,744	2,790,737
1903-4	1,321	2,123,261	540,888	2,664,149
1904-5	1,446	2,119,528	662,729	2,782,257

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours transportés du 30 juin 1876 au 30 juin 1905.

Annee	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs de gare en gare.	Nombre de voyageurs d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour ces exercices ont été détruits lors de l'incendie des bureaux de Moncton		613,420
1877-8	714			618,957
1878-9	714			640,101
1879-80	829			581,483
1880-1	840			631,245
1881-2	840	647,534	132,460	779,994
1882-3	840	728,186	150,414	878,600
1883-4	887	784,715	159,921	944,636
1884-5	941	812,028	145,200	957,228
1885-6	946	784,817	148,063	932,880
1886-7	977	814,032	128,752	942,784
1887-8	971	948,324	91,839	1,040,163
1888-9	971	1,050,592	85,680	1,136,272
1889-90	971	1,112,695	91,531	1,219,233
1890-1	1,094	1,203,814	94,490	1,298,304
1891-2	1,142	1,198,649	99,083	1,297,732
1892-3	1,142	1,188,827	104,051	1,292,878
1893-4	1,142	1,216,027	85,035	1,301,062
1894-5	1,142	1,272,284	80,383	1,352,667
1895-6	1,142	1,386,803	85,063	1,471,866
1896-7	1,145	1,416,631	85,059	1,501,690
1897-8	1,201	1,438,590	89,854	1,523,444
1898-9	1,315	1,504,652	98,443	1,603,095
1899-1900	1,315	1,678,858	112,896	1,791,754
1900-1	1,315	1,905,599	119,696	2,025,295
1901-2	1,315	2,061,196	125,030	2,186,226
1902-3	1,315	2,255.013	149,217	2,404,230
1903-4	1,321	2,447,843	215,313	2,663,156
1904-5	1,446	2,589,928	221,032	2,810,960

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houile transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à Saint-Rosalie, à Montréal et à Saint-Jean, en destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe :

Exercice.	Pour l'ouest.			Aux stations locales.	Total.
	Via Ste-Rosalie.	*Via* Montréal,	*Via* Saint-Jean.		
1376-77	....	....	....	103,420	103,420
1877-78	....	....	....	97,043	97,043
1878-79	....	300	....	112,232	112'532
1879-80	....	1,097	....	135,369	136,466
1880-81	....	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-82	....	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-83	....	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-84	....	32,014	19,534	252,014	293,562
1884-85	....	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-86	....	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-87	....	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-88	....	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-89	....	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	....	164,453	25,126	366,967	554,546
1890-91	....	113,996	69,213	344,829	498,038
1891-92	....	35,447	5,918	392,441	433.806
1892-93	....	136,868	3,775	402,653	543,296
1893-94	....	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-95	....	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-96	....	53,124	9,681	369,708	432,513
1896-97	....	38,395	12,305	331,469	382,172
1897-98	....	9,084	9,796	351,069	369,949
1898-99	....	4,644	5,399	484,163	494,206
1899-1900	....	3,495	Rien.	599,714	603,289
1900-01	136	Rien.	Rien.	506,454	406,590
1901-02	1,131	5,763	3,640	546,986	557,520
1902-03	2,200	7,817	6,275	725,727	742,519
1903-04	2,260	637	513	691.346	694,761
1904-05	800	265	5,022	596,290	602,377

C'est donc pendant l'exercice 1886-87 que ce chemin a transporté à l'ouest la plus grande quantité de houille, soit 220,407 tonnes ; depuis lors, le mouvement de la houille en transit pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué considérablement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés pour l'expédition à Halifax, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Boisseaux.		Total.	Exercice.	Boisseaux,		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
1876-77.........	....	....	....	1891-92........	845,997	519,500	1,165,497
1877-78.........	....	....	....	1892-93........	155,306	197,666	352,975
1878-79.........	....	....	....	1893-94........	Rien.	8,026	8,026
1279-80	....	. ...	....	1894-95.........	Rien.	Rien.	Rien.
1880-81.........	....	....	....	1895-06........	Rien.	Rien,	Rien.
1881-82	....	....	....	1896-97.........	Rien.	Rien.	Rien.
1882-83........	31,011	....	31,011	1897-98...	8,000	Rien.	8,000
1883-84.........	73,389	... .	73,389	1898-99.........	30,000	Rien.	30,000
1884-85.........	300,901	....	300,901	1899-1900......	13,299	Rien.	13,329
1885-86.........	389,122	....	389,122	1900-01.........	147	Rien.	147
1886-87.........	575,880	.. . .	575,880	1901-02.........	Rien.	Rien.	Rien.
1887-88.........	69,031	.. ..	69,021	1902-03.........	Rien.	Rien.	Rien.
1888-89.........	129,725	....	129,725	1903-04.........	147,438	Rien.	147,438
1889-90....	502,012	....	502,012	1904-05.........	Rien,	Rien.	Rien.
1890-91.........	148,803	59,543	218,337				

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest.

Exerciee.	Barils.	Exercice.	Barils.
1876-77..........	254,710	1891-92..........	954,015
1877-78..........	557,778	1892-93..........	856,913
1378-79..........	630,329	1893-94..........	944,967
1879-80..........	535,248	1894-95..........	938,351
1880-81..........	672,910	1895-96..........	822,097
1881-82..........	692,095	1896-97..........	847,701
1882-83..........	983,916	1697-98..........	987,408
1883-84..........	817,134	1698-99..........	1,157,250
1884-95..........	935,977	1899-1900..........	1,234,077
1885-86..........	761,127	1900-01..........	1,292,106
1886-87..........	763,894	1901-02..........	1,311,707
1887-88..........	871,838	1902-03..........	1,521,540
1888-89..........	948,514	1903-04..........	1,607,050
1889-90..........	1,116,050	1904-05..........	1,769,480
1890-91..........	1,013,129		

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1891-92	3,776,677
1877-78	331,170	1892-93	1,514,619
1878-79	302,921	1893-94	1,304,684
1879-80	534,021	1894-95	1,036,384
1880-81	565,678	1895-96	1,064,385
1881-82	560,253	1896-97	1,093,499
1882-83	1,195,601	1897-98	1,551,372
1883-84	654,673	1898-99	2,595,353
1884-85	734,902	1899-1900	2,720,453
1885-86	849,800	1900-1901	3,535,364
1886-87	1,018,395	1901-02	2,959,761
1887-88	1,219,035	1902-03	3,392,252
1888-89	1,256,158	1903-04	2,788,772
1899-90	2,610,202	1904-05	3,317,910
1890-91	2,890,921		

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés, pendant chaque exercice, par ce chemin depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds
1876-77	50,096,474	1891-92	175,474,340
1877-78	56,626,547	1892-93	181,211,013
1878-79	55,626,696	1893-94	200,507,949
1879-80	55,462,654	1894-95	202,247,269
1880-81	72,841,388	1895-96	226,332,715
1881-82	78,356,418	1896-97	243,355,725
1882-83	104,633,417	1897-98	354,093,816
1883-84	131,120,948	1898-99	306,554,031
1884-85	138,493,675	1899-1900	379,350,074
1885-86	117,186,512	1900-1901	396,858,964
1886-87	161.801,763	1901-02	428,051,029
1887-88	197,755,272	1902-03	459,231,589
1888-89	199,507,777	1903-04	465,379,803
1889-90	210,886,071	1904-05	518,434,310
1890-91	184,188,324		

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34.414	1891-92	87,889
1877-78	46,498	1892-93	93,369
1878-79	47,584	1893-94	79,203
1879-80	70,990	1894-95	72,106
1880-81	61,574	1895-96	64,051
1881-82	73,479	1896-97	72,082
1882-83	68,338	1897-98	89,301
1883-84	60,090	1898-99	109,821
1884-85	70,785	1899-1900	92,813
1885-86	74,498	1900-01	95,923
1886-87	82,896	1901-02	98,495
1887-88	98,302	1902-03	127,060
1888-89	85,960	1903-04	113,006
1889-90	80,771	1904-05	110,670
1890-91	95,529		

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe.

Exercice	*Via* Ste-Rosalie et en provenance de l'ouest.	*Via* Montréal à destin. et en provenance de l'ouest.	*Via* St-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	A dest. et en provenance de gares locales.	Total.
1876-77	....	....	....	....	....
1877-78	....	14,949	....	3,405	18,354
1878-79	....	21,628	....	2,643	24,271
1879-80	....	21,073	....	4,952	26.025
1880-81	....	15,454	....	3,334	18,788
1881-82	....	21,607	....	4,168	25,775
1882-83	....	24,875	....	7,911	32,786
1883-84	....	19,696	....	6,533	26,229
1884-85	....	22,787	....	8,405	31,192
1885-86	....	13,464	....	8,216	21,680
1886-87	....	16,923	....	9,811	26,734
1887-88	....	41,864	....	8,878	50,742
1888-89	....	17,340	....	11,481	28,821
1889-90	....	9,895	....	11,730	21,625
1890-91	....	9,923	....	10,764	20,687
1891-92	....	9,719	17	23,835	33,571
1892-93	....	7,295	100	12,319	19,714
1893-94	....	3,023	204	13,455	16,682
1894-95	....	6,749	213	10,399	17,361
1895-96	....	3,767	314	16,748	20,829
1896-97	....	2,654	263	17,239	20,156
1897-98	....	5,950	1,637	18,633	26,220
1898-99	....	2,465	243	31,555	34,263
1899-1900	....	2,379	307	37,108	39,794
1900-01	322	6,860	1,142	155,514	163,838
1901-02	1,106	7,780	1,528	172,733	183,147
1902-03	817	11,925	1,194	124,695	138,631
1903-04	2,079	21,377	2,994	146,070	174,520
1904 05	284	15,325	3,687	85,853	105,149

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transportés pendant chaque exercise, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe.

Exercice.	Sucre brut.					Sucre raffiné.				
	Via Ste-Rosalie.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.
		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77....	....	340	....	....	340	....	....	....	....	....
1877-78....	....	186	....	....	186	....	....	....	....	....
1878-79....	....	1,041	....	....	1,041	....	....	....	....	....
1879-80....	....	12,220	....	....	12,220	....	....	....	....	....
1880-81....	....	13,872	....	....	13,872	....	4,022	....	2,902	6,924
1881-82....	....	14,256	....	1,290	15,546	....	7,146	....	3,607	10,753
1882-83....	....	9,465	....	508	9,973	....	11,126	....	5,497	16,623
1883-84....	....	13,778	....	3,068	16,846	....	14,543	....	7,265	21,808
1884-85....	....	10,381	....	3,661	14,042	....	18,024	....	8,445	26,469
1885-86....	....	4,394	....	3,998	8,392	....	7,674	....	5,858	13,518
1886-87....	....	20,450	....	8,500	28,950	....	15,044	....	8,395	23,439
1887-88....	....	14,320	....	14,085	28,405	....	21,641	....	7,133	28,774
1888-89....	....	24,358	....	7,160	31,518	....	12,955	....	11,120	24,075
1889-90....	....	7,390	....	8,913	16,303	....	6,778	....	6,125	12,903
1890-91....	....	5,088	4,670	8,215	17,973	....	10,130	468	5,996	16,594
1891-92....	....	7,142	3,960	10,535	21,637	....	12,633	7,647	12,414	32,721
1892-93....	....	Rien.	Rien.	10,137	10,137	....	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94....	....	Rien.	Rien.	6,775	6,775	....	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95....	....	Rien.	Rien.	10,342	10,342	....	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96....	....	Rien.	Rien.	9,824	9,824	....	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97....	....	Rien.	Rien.	4,925	4,925	....	5,694	8,069	6,957	20,720
1897-98....	....	Rien.	Rien.	Rien.	Rien.	....	6,624	8,821	10,989	26,534
1898-99....	....	Rien.	Rien.	Rien.	Rien.	....	8,138	2,193	15,833	26,164
1899-1900..	....	96	Rien.	Rien.	96	....	9,795	257	19,655	29,907
1900-01....	....	489	Rien.	Rien.	489	403	14,791	12	10,615	25,821
1901-02....	....	90	Rien.	11,553	11,643	3,101	6,831	861	18,839	29,632
1902-03....	....	194	Rien.	17,137	17,331	3,183	5,763	1,636	20,529	31,111
1903-04....	357	875	Rien.	7,495	8,727	6,013	8,628	879	29,400	44,920
1904-05....	602	509	78	1,495	15,684	1,446	7,107	224	22,937	31,764

TABLEAU indiquant le nembre de tonneaux de poisson frais et salé transportés pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe.

Exercice.	Poisson frais.					Poisson salé.				
	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares locales.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77	....	530	921	527	1,978	....	551	1,848	802	3,201
1877-78	....	596	1,015	474	2,085	....	898	1,644	805	3,347
1878-79	....	471	1,336	817	2,624	....	988	1,038	1,048	2,974
1879-80	....	519	1,362	453	2,334	....	1,612	2,238	959	4,809
1880-81	....	498	1,879	920	3,297	....	2,418	937	1,051	4,406
1881-82	....	475	1,619	957	3,051	....	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83	....	542	384	393	1,319	....	3,229	759	1,354	5,412
1883-84	....	838	1,682	412	2,932	....	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85	....	1,062	1,885	484	3,431	....	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86	....	1,669	1,645	902	4,216	....	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87	....	1,278	1,572	2,008	4,858	....	3,236	569	1,747	5,552
1887-88	....	1,533	1,477	1,031	4,041	....	2,617	476	1,099	4,193
1888-89	....	2,474	2,000	1,870	6,344	....	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90	....	2,235	1,787	2,111	6,223	....	2.449	847	3,288	6,584
1890-91	....	2,029	2,788	1,848	6,665	....	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92	....	1,367	1,746	547	3,660	....	1,946	928	1,889	4,763
1892-93	....	1,683	1,875	3,340	6,898	....	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94	....	1,959	2,192	2,224	6,375	....	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95	....	2,006	3,726	1,160	6,892	....	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96	....	1,966	3,059	1,319	6,344	....	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97	....	3,307	3,115	1,286	7,708	....	2,168	1,176	2,536	5,880
1897-98	....	3,575	3,703	1,052	8,330	....	1,729	1,066	2,210	5,005
1898-99	....	1,210	2,070	3,305	6,583	....	1,651	1,198	3,625	5,474
1899-1900	....	2,547	2,706	3,686	8,939	....	2,421	1,563	2,659	6,643
1900-01	37	2,009	3,207	4,125	9,393	360	3,419	1,346	4,643	9,768
1901-02	219	3,013	4,373	5,477	13,082	283	3,150	1,413	5,196	10,042
1902-03	140	2,269	3,040	4,842	10,289	493	2,808	1,615	6,579	11,495
1903-04	539	1,939	3,588	5.002	11,068	225	2,359	564	5,848	8,996
1904-05	779	1,902	3,674	5,516	11,871	433	2,673	272	6,759	10,137

On a enlevé sur un parcours de 118·2 milles les rails en acier de 56, 58, 67, 80 et 110 livres, pour les remplacer sur 93·94 milles, par des rails de 56, 58, 67, 80 et 100 livres, et 730,451 traverses ont été renouvelées, ainsi que 250 jeux de traverses d'aiguilles.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel, au 30 juin 1905 :—

Voie, y compris $1,464,000 payés à compte sur le prix d'achat du chemin de fer du comté de Drummond	$61,880,811.12
Matériel roulant	15,592,746.61
Total	$77,473,557.73

Les plus grandes facilités offertes à la tête de ligne en eau profonde à Halifax ont encore été améliorées,

Le chemin et le matériel roulant ont été maintenus en bon état durant l'année.

Les résultats nets de l'exploitation de ce chemin n'ont pas été aussi satisfaisants que ceux de l'exercice précédent. Les additions en matériel roulant se continuent parce qu'elles sont nécessaires pour la bonne administration des transports.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin continue à être exploité par la Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic, autrefois la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, la compagnie recevant les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic, et l'Etat un tiers pour l'entretien de la voie et des travaux d'art.

Exercice.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du tiers des recettes brutes créditée à la ligne de la jonction Windsor jusqu'à Halifax.	Part du tiers des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profits.	Perte.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81..	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	
1881-82..	32	28,461 07	7,407 88	21,052 19	13,099 55	7,953 64	
1882-83..	32	31,199 77	8,085 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	
1883-84..	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	
1884-85..	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	
1885-86..	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	
1886-87..	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	....	714 75
1887-88..	32	32,242 85	6,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	
1888-89..	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	
1889-90..	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	
1890-91..	32	39,519 56	9,284 43	33,508 35	28,931 71	1,303 42	
1891-92..	32	42,891 23	9,382 38	30,235 13	19,514 37	13,994 48	
1892-93..	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	
1893-94..	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	
1894-95..	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	
1895-96..	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,985 37	
1896-97..	32	54,208 81	13,605 58	40,603 23	10,821 04	29,782 19	
1897-98..	32	48,892 21	11,665 57	37,226 64	18,181 09	14,045 01	
1898-99..	32	56,314 51	13,840 48	42,474 04	12,873 06	29,600 94	
1899-1900	32	62,266 61	14,925 18	47,351 43	12,891 56	34,459 87	
1900-01..	32	62,523 20	15,261 31	47,261 89	16,862 66	30,399 23	
1901-02..	32	65,315 38	15,710 79	49,604 59	16,376 27	33,228 32	
1902-03..	32	56,417 38	13,856 57	42,560 81	17,843 19	24,717 62	
1903-04..	32	72,708 54	19,074 49	53,634 05	24,281 09	29,352 96	
1904-05..	32	66,798 46	16,759 79	50,038 67	26,863 16	23,175 51	

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total de la voie et du matériel roulant au 30 juin 1905 :—

Voie, etc.	$6,135,539,68
Matériel roulant	583,924.12
Total	$6,719,529.45

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.			Wagons de l'administration.	Wagons fermés et à bestiaux, et wagons à appareils frigorifiques.	Wagons à plate-forme découverte, et wagons pour la houille.	Fourgons de conducteurs.	Fourgons de payeurs.	Chasse-neige.	Flangers.
	1re classe.	2e classe.	Wagons à bagage, fumoirs et wagons-poste.							
27	23	18	5 3 4	1	223 21 3	147 21	4	1	9	9
			12		247	168				

La dépense à compte du capital durant l'exercice s'est élevée à $591,412.65, dont $284,284.98 pour la construction de l'embranchement de Murray-Harbour et le pont d'Hillsboro.

Les ouvrages suivants sont en cours de construction pour le compte du capital :

1. Pont sur la rivière Hilsboro' à Charottetown, M. M. J. Haney est l'entreprenenr de la substructure ; cet ouvrage est très avancé. Total des dépenses au 30 juin 1904	$ 1,154,084 75
Dépenses du 30 juin 1903 au 30 juin 1905	133,153 85
Total des dépenses au 30 juin 1905	$ 1,287,238 60

2. Embranchement de Murray-Harbour, dont M. Willard Kitchen est l'entrepreneur. Total des dépenses au 30 juin 1904	$ 983,671 72
Dépenses du 30 juin 1903 au 30 juin 1905	157,131 13
Total des dépenses au 30 juin 1905	$ 1,135,802 83

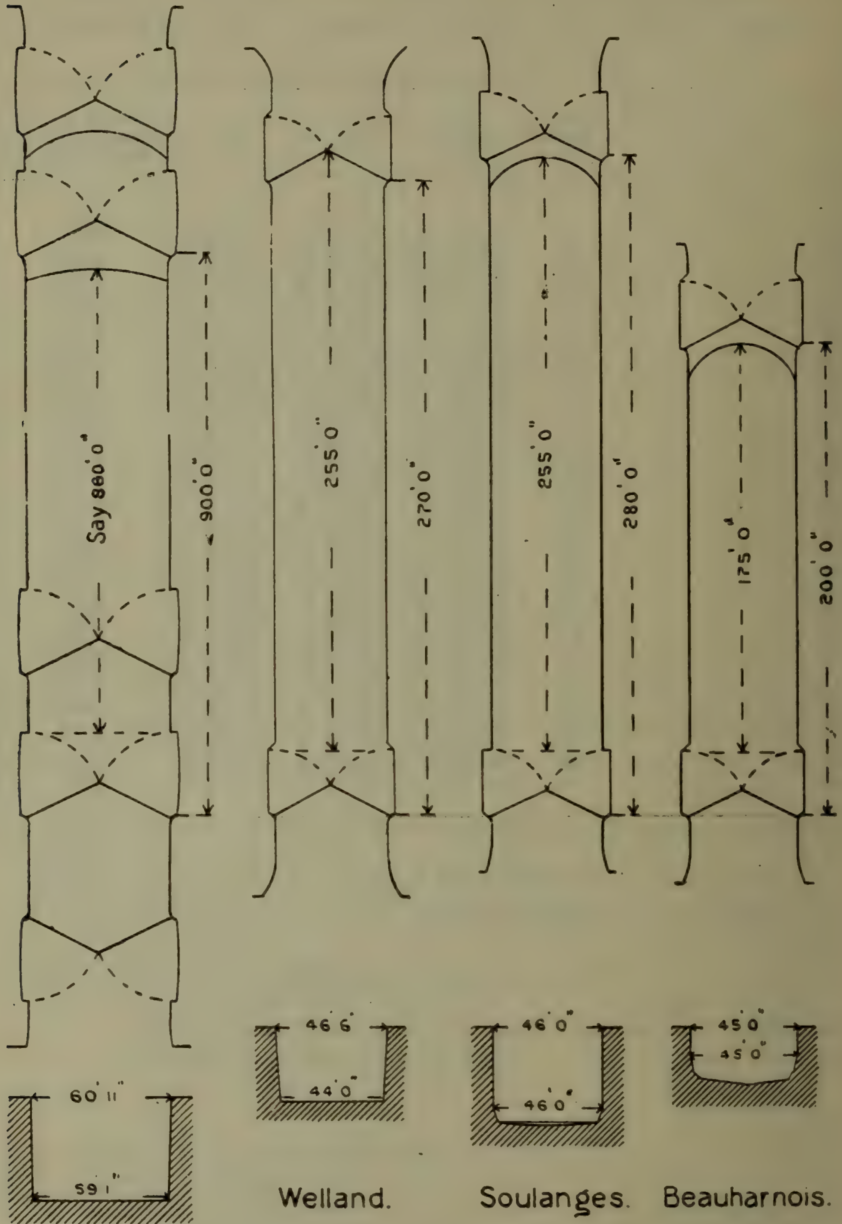
Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin de fer au trafic :—

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchandi's transportées	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 49	135,899 60	85,699 89	38,668	111,428
1878-79	199	223.313 12	125,855 99	97,457 21	38,923	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	203,122 88	131,131 43	71,991 45	45,336	102,937
1881-82	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48.315	118,436
1882-83	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1883-84	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1884-85	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1885-86	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1886-87	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	63,589	103,067
1887-88	211	229,639 95	158,365 62	71,276 33	59,603	131,246
1888-89	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1889-90	211	266,485 85	160,971 78	105,514 07	51,604	133,099
1890-91	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1891-92	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1892-93	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,857 23	53,577	123,727
1894-95	211	232,105 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586
1896-97	211	240,489 90	153,443 13	87,046 77	52,151	121,498
1897-98	211	231,418 74	158,950 61	72,468 13	57,539	126,510
1898-99	211	218,053 01	165,021 03	53,040 98	57,968	129,667
1899-1900	211	220,931 81	174,738 73	46,193 08	62,227	147,471
1900-01	211	261,766 24	193,833 48	67,883 76	73,696	157,793
1901-02	210	270,159 97	197,999 97	72,160 00	75,381	184,748
1902-03	209	259,637 82	217,714 24	41,923 58	80,582	205,265
1903-04	209	335,695 44	234,390 03	101,305 41	86,286	224,517
1904-05	209	370,464 44	217,330 61	153,133 83	73,969	235,194

	Milles.
Rails d'acier (50 à 56 livres à la verge)	205
Rails de fer (40 livres à la verge)	3
Longueur totale du chemin	209

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

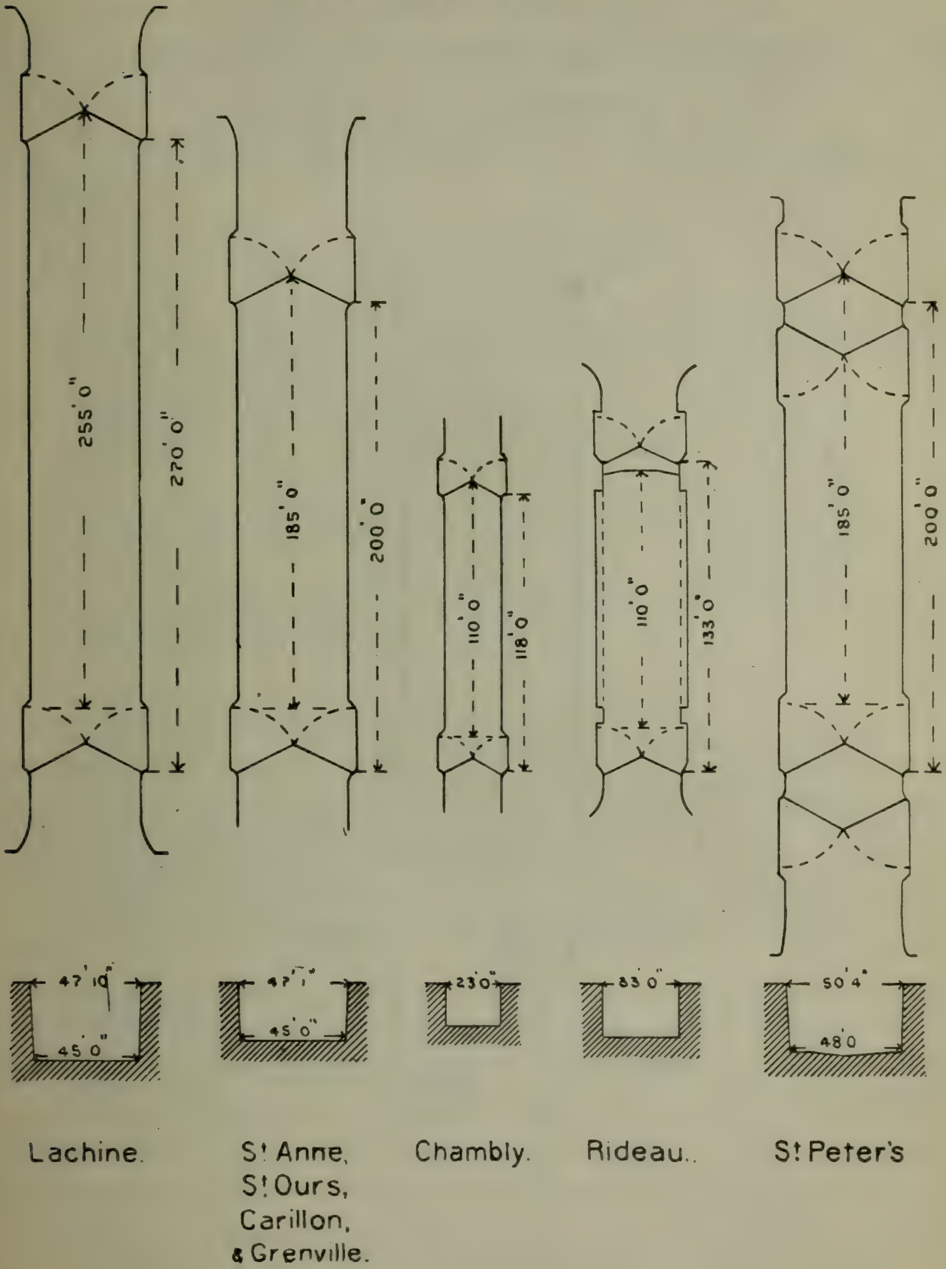
Plans et sections indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chacun



Sault Ste. Marie.

Sur la route directe entre le lac Supérieur et Montréal, il n'y a pas

des canaux canadiens, à l'exception du canal de la Trent, qui n'est pas terminé.

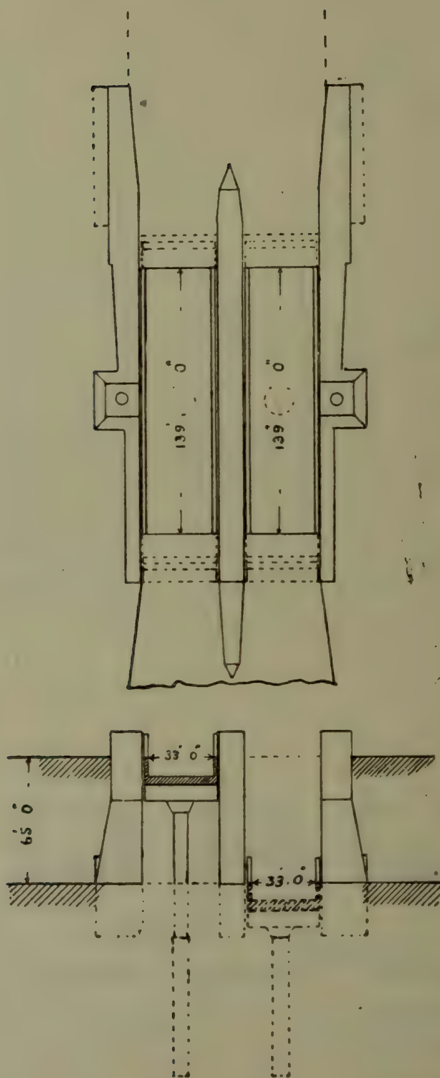


d'écluses de moindres dimensions que celle du canal Welland.

CANAL DE LA TRENT

Ecluse d'ascension hydraulique à Peterborough

65 PIEDS D'ASCENSION



CANAUX.

Les planches aux pages précédentes montrant les écluses des canaux de Lachine, de Soulanges, de Welland et du Saut-Sainte-Marie, donnent à peu près la clef du système entier de la navigation entre Montréal et lac Supérieur· Il n'y a pas d'écluses à passer qui aient de moindres dimensions que celle du canal Welland.

Elles indiquent aussi les dimensions des écluses des canaux de Beauharnois, de Carillon et Grenville, de Sainte-Anne, de Chambly, de Saint-Ours, du Rideau et de St-Peter's.

CONSTRUCTION.

CANAL DE SOULANGES.

Ce canal a une longueur de 14 milles et s'étend de Coteau-Landing aux Cascades. Les travaux de construction sont achevés.

Total de la dépense au 30 juin 1904	$6,851,971 77
Dépensé au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1905.	34,202 71
Total de la dépense au 30 juin 1905..........	$6,886,174 48
Dépensé du 30 juin 1905 au 1er octobre 1906........	rien
Total de la dépense au 1er octobre 1905.......	$6,886,174 48

Il reste encore quelques paiements à faire.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Un canal est creusé à travers l'île Sainte-Marie : il a une longueur de $1\frac{1}{8}$ mille. Sa profondeur à l'eau basse, est de 20 pieds 4 pouces d'eau sur le busc de l'écluse, de 22 pieds d'eau dans le prisme, de 21 pieds 5 pouces à l'entrée d'aval avec une largeur minima de 315 pieds. A l'entrée d'amont il n'y a que 18 pieds à l'eau basse, mais l'approfondissement jusqu'à 21 pieds 5 pouces est en cours d'exécution. Un contrat a été récemment signé avec M. Boone pour la continuation des travaux d'élargissement, qui, une fois terminés, offriront un passage sûr aux navires qui entrent dans le canal ou qui en sortent.

Le ministère ayant jugé qu'il était nécessaire de prolonger les jetées d'entrée à chaque extrémité du canal, M. Birmingham signa un contrat pour le prolongement de la jetée de l'entrée d'aval de 800 pieds. L'ouvrage est très avancé. Pour le prolongement de 800 pieds de la jetée sud de l'entrée d'amont, O'Boyle Bros ont récemment signé un contrat. Lorsque ces travaux seront finis, on pourra considérer que la construction du canal est terminée, à moins que pour l'apparence et la beauté on juge à propos de niveler les terrains, de les disposer en parterres, et de les planter d'arbres et d'arbustes.

Total de la dépense au 30 juin 1904.................	$4,313,494 30
Dépensé au cours de l'exercice clos le 30 juin 1905..	110,181 71
Total de la dépense au 30 juin 1905.......	$4,423,675 99
Dépensé du 30 juin au 1er octobre 1905............	48,004 95
Total de la dépense au 1er octobre 1905............	$4,470,680 94

CANAL DE LA TRENT.

Ce canal s'étendra depuis les eaux du lac Ontario jusqu'à celles de la baie Georgienne sur le lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn, la distance totale étant d'environ 180 milles, dont 20 milles de canal et environ 180 milles de navigation de lacs et de rivières.

Les sections 1 et 2, de la division de Peterborough-Lakefield, 9·71 milles, construites par MM. Brown, Love et Aylmer et par MM. Corry et Laverdure respectivement ont été livrées à la circulation le 9 juillet 1904, jour où l'écluse d'ascension hydraulique à Peterborough a été formellement mise en service. L'écluse a une ascension de 65 pieds. Le rapport du dernier exercice, 1904, en contient une description détaillée.

Le seul ouvrage de construction qu'il reste maintenant à faire, est celui qui a été ordonné pour compléter la section n° 3 et l'ouvrage supplémentaire sur la section n° 2, division de Simcœ au lac Balsam, savoir, la constructien d'un chemin et d'un pont le long de la quatrième concession d'Eldon et la construction de l'ouvrage en acier de l'écluse d'ascension hydraulique à Kirkfield.

Le contrat pour l'acier de cette écluse d'ascension hydraulique a été accordé à la Dominion Bridge Company de Montréal, le 15 février 1905, et l'ouvrage sous l'empire de ce contrat est en bonne voie. Les sections de la sonnette et de la presse ont été fondues et la structure est en bonne voie.

Les entrepreneurs ont une partie du matériel de montagne à pied d'œuvre et installé.

Division du lac Balsam à Simcoe.

M. Andrew Onderdonk était l'entrepreneur de la section n° 1. Il a terminé les ouvrages il y a dejà quelque temps, mais comme ce n'est qu'une section de cette division, elle n'a servi qu'en certaines occasions, et n'a pas été formellement livrée à la circulation publique. Elle est longue d'environ 6 milles.

La section n° 2 est terminée à l'exception de l'ouvrage supplémentaire se rattachant à l'exhaussement d'un chemin le long de la quatrième concession du township d'Eldon. L'ouvrage en béton du pont à niveau élevé est terminé, et l'ouvrage de l'exhaussement du chemin est très avancé et sera terminé cette année.

La section n°3 a été donnée à l'entreprise à MM. Brown et Aylmer, le 5 septembre 1900. L'ouvrage comprend la constructien de cinq écluses en béton, de trois barrages, de trois ponts tournants, des excavations nécessaires à ces ouvrages de dragage, de revêtement de protection, de ponceaux, etc., et est très avancé. Tout l'ouvrage en béton moins la fermeture des barrages nos 1, 2 et 3, et quelques autres petits ouvrages sont terminés. Il reste encore à faire beaucoup d'excavations dans la terre et dans l'eau, ainsi qu'une longueur considérable de revêtement de protection à poser, mais à la fin de cette année ou au milieu de l'année prochaine tous ces ouvrages devraient être terminés.

Pour terminer ce canal, qui est destiné à s'étendre depuis la baie Georgienne jusqu'aux eaux du lac Ontario, il reste à donner à l'entreprise la section qui sépare le lac Simcoe de la baie Georgienne, et l'ouvrage entre les chutes de Heeley et les eaux du lac Ontario.

Voici un état de la dépense pour ce canal depuis le commencement des travaux jusqu'au 1er octobre 1905 :

Dépensé antérieurement au 30 juin 1867...........	$ 309,371 31
Dépensé après le 30 juin 1867 et le 30 juin 1894 (date des entreprises actuelles).....................	782,523 88
Dépensé du 30 juin 1894 au 30 juin 1904..........	3,512,435 81
Total de la dépense au 30 juin 1904................	$4,624,392 00
Dépensé du 30 juin 1904 au 30 juin 1905..........	333,261 75
Total de la dépense au 30 juin 1905................	$4,957,653 75
Dépense du 1er juillet au 1er octobre 1905.........	98,389 59
Total de la dépense au 1er octobre 1905............	$5,056,043 34

AGRANDISSEMENT.

CANAL LACHINE.

Ce canal a une longueur de $8\frac{1}{2}$ milles et s'étend de Montréal à Lachine.

Il y a cinq écluses, de 270 x 45 pieds, avec 14 pieds d'eau sur les buscs d'écluses donnant une ascension totale de 45 pieds. Il a été fait une somme considérable d'ouvrage sous forme de réparations et de renouvellements pendant l'exercice. La reconstruction du mur sur le côté sud du bassin n° 2 a été terminée à l'entreprise par MM. Quinlan & Robertson, et les vieux murs en bois, les buscs et les culées en maçonnerie pour les portes d'écluses de la cale sèche ont été entièrement reconstruits par les mêmes entrepreneurs. Pendant l'année il a été préparé de nouveaux plans pour la reconstruction en béton d'une partie des murs inclinés. MM. Quinlan et Robertson ont obtenu ce contrat, et l'ouvrage a été poussé avec vigueur dès que l'eau eût été retirée du canal. L'ouvrage de dragage des bassins, etc., s'est continué pendant l'exercice. La quantité de matière excavée a été d'environ 22,000 verges cubes. L'installation des appareils électriques pour la manœuvre des portes d'écluses, etc., s'est continuée pendant l'exercice. La substruction d'un pont de 205 pieds de longueur et de 32 pieds de largeur entre les fermes, à l'avenue Atwater, a été terminée le 30 juin par les entrepreneurs MM. Rogers et Taylor, mais le contrat pour la superstructure n'avait pas été accordé à cette date.

Total de la dépense pour la construction première de 1843 à 1848		$2,587,532 85
Dépense en 1869		2,000 00
Total de la dépense au 30 juin 1869		$2,589,532 85
Total de la dépense d'agrandissement au 30 juin 1904	$8,773,118 33	
Dépensé pendant l'exercice clos le 30 juin 1905	112,460 47	
Total de la dépense au 30 juin 1905	$8,885,588 80	
Total de la dépense du 30 juin 1905 au 1er octobre 1905	8,387 29	
Total de la dépense d'agrandissement au 1er octobre 1905		$8,893,965 76
Total de la dépense de construction et d'agrandissement au 1er octobre 1905		$11,483,498 61

CANAL CORNWALL.

Ce canal a une longueur de 11 milles, et s'étend de Cornwall à Dickenson's-Landing, Les ouvrages de construction faits dans le cours du dernier exercice comprenaient l'élargissement et l'agrandissement du coursier régulateur à la vieille écluse n° 17, et la formation d'un chenal de douze (12) pieds entre l'extrémité est du mur de revêtement et l'entrée d'amont de la vieille écluse n° 17.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Ce canal s'étend de la Pointe-Farran à un mille dans une direction ouest.
Les travaux d'agrandissement de ce canal sont terminés.

Le total de la dépense pour la construction et l'agrandissement jusqu'au 30 juin 1905, est de	868,981 58
Total de la dépense au 30 juin 1905	8,108 99
Total de la dépense au 30 juin 1905	877,090 57
Dépensé du 30 juin 1905	Rien
Total de la dépense au 1er octobre 1905	$877,090 57

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Ce canal s'étend jusqu'à $3\frac{5}{8}$ milles de Morrisburg dans une direction ouest.
Les travaux d'agrandissement ont été terminés le 14 janvier 1905.

Total de la dépense au 30 juin 1904	$2,149,377 11
Dépensé du 30 juin 1906	8,109 98
Total de la dépense au 30 juin 1905	$2,157,487 09
Dépensé du 30 juin au 1er octobre 1905	Rien
Total de la dépense au 1er octobre 1905	$2,157,487 09

CANAL DES GALOPS.

Les ouvrages d'agrandissement dans les deux sections d'Iroquois et de Cardinal sont terminés, et les ingénieurs sont à préparer les estimations finales, dont les détails. tels qu'exigés par le bureau de l'Auditeur général, sont très volumineux.

Les ouvrages sur la section de l'entrée d'amont, dont MM. Murray et Cleveland sont les entrepreneurs, touchent à leur fin, et seront terminés, nous en avons confiance, dans le cours du présent exercice.

Total de la dépense d'agrandissement au 30 juin 1904.	$5,527,586 46
Dépensé du 30 juin 1904 au 30 juin 1905...........	292,337 29
Total de la dépense le 30 juin 1905.............	$5,819,923 75
Dépensé du 30 juin 1905 au 1er octobre 1905.......	51,461 25
Total de la dépense au 1er octobre 1905............	$5,871,385 00

CANAL WELLAND.

La ligne principale de ce canal a une longueur de 26¾ milles et s'étend de Port-Dalhousie, sur le lac Ontario, à Port-Colborne, sur le lac Erié.

AMÉLIORATIONS À PORT-COLBORNE.

MM. Hogan et McDonnell sont les entrepreneurs de ces ouvrages. Voici dans quel état ils se trouvent :—

Au nord du phare, sur l'extrémité de la jetée de l'ouest, les ouvrages destinés à l'amélioration de l'entrée du chenal et le bassin du canal touchent presque à leur fin. Environ 90 pour 100 de la roche le long de la jetée de l'ouest est foré et pétardé, et 50 pour 100 de cette quantité est dragué. Dans le bassin du canal, l'excavation est terminée moins le creusage du fond, et le mouillage le long des côtés est terminé moins environ 400 pieds linéaires de la superstructure en béton du dessus des caissons. Au sud du phare, sur l'extrémité de la jetée de l'ouest, l'approfondissement de l'approche entre le lac et le canal jusqu'à 22 pieds, ce qui a nécessité l'enlèvement d'environ 220,000 verges cubes de matières, progresse d'une manière satisfaisante. Les matières enlevées sont surtout de la roche, dont 70 pour 100 a été dragué et 60 pour 100 du reste est foré et pétardé. L'encoffrement et la superstructure en béton formant les deux docks d'élévateurs sont terminés à l'exception d'une ouverture de 65 pieds de long provisoirement laissée libre dans le dock n° 1, pour laisser passer les chalands transportant le remplage. Il reste encore environ 30,000 verges cubes de remplage à déposer dans le dock n° 1. Lorsque la fondation de l'élévateur sur le dock n° 2 aura été terminée, il faudra environ 44,000 verges cubes de remplage pour terminer le dock.

Total de la dépense au 30 juin 1904..................	$718,451 60
Dépensé du 30 juin 1904 au 30 juin 1905............	239,488 12
Total de la dépense au 30 juin 1905	$957,939 72
Dépensé du 30 juin 1905 au 1er octobre 1905........	26,581 58
Total de la dépense au 1er octobre 1905.............	$984,521 30

ENLÈVEMENT D'OBSTACLES ET AMÉLIORATIONS.

Les obstacles dont il est ici question sont les piles-pivots des ponts au centre du canal. On se propose de démolir deux ou trois de ces vieux ponts chaque année et d'en construire de nouveaux pouvant franchir toute la largeur du canal, et ce jusqu'à ce qu'ils soient tous ainsi renouvelés.

Pendant l'exercice quatre de ces ponts ont été remplacés par de nouvelles constructions qui laissent un passage libre de 100 pieds de largeur.

A Allanburg, le nouveau pont remplace les deux ponts ci-devant en usage, l'un sur le canal neuf et l'autre sur l'ancien canal.

L'ancien pont, à Marlatt's-Crossing, a été remplacé par un pont à grande travée. La substructure de ces deux ponts a été construite à l'entreprise par M. Joseph Battle et la superstructure par la *Dominion Bridge Company*, de Montréal.

L'ancien pont du chemin de fer Grand-Tronc, sur le canal, entre les écluses 24 et 25, a été remplacé par une imposante construction à grande travée, bâtie par la *Canadian Bridge Company*, de Walkerville, la substructure ayant été construite dans le cours de l'hiver par M. Joseph Battle.

MM. Rowan et Elliott ont construit à l'entreprise, pendant l'hiver, la substructure du pont de la rue Niagara, et la *Hamilton Bridge Company* a construit et monté la superstructure.

D'autres améliorations de différente nature ont été faites.

Total de la dépense au 30 juin 1904	$302,496 83
Dépensé du 30 juin 1904 au 30 juin 1905...........	285,000 00
Total de la dépense au 30 juin 1905	$587,496 83
Dépensé du 30 juin 1905 au 1er octobre 1905.......	40,915 80
Total de la dépense au 1er octobre 1905	$628,412 63

APPROFONDISSEMENT DE CERTAINES PARTIES DU LONG BIEF.

Cet ouvrage a été fait par MM. Magann et Phinn, entrepreneurs. Ils l'ont terminé entre Allanburg et Welland, et travaillent actuellement entre Welland et Humberstone, et ont presque terminé leur entreprise.

Total de la dépense au 30 juin 1904	$185,288 76
Dépensé du 30 juin 1905	202,000 00
Total de la dépense au 30 juin 1905	387,288 76
Dépensé du 30 juin 1905 au 1er octobre 1905	37,081 05
Total de la dépense au 1er octobre 1905	$424,369 81

APPROFONDISSEMENT DE LA TRANCHÉE DANS LE ROC AU TOURNANT DE RAMEY.

Ce sont ici des travaux dans le roc sous l'eau qui ont été achevés par les entrepreneurs, MM. Weddell et Manly.

	Construction.	Agrandissement.
Total de la dép. au 30 juin 1905.....	$7,693,824 03	$17,496,084 28
Dépensé du 30 juin 1904 au 30 juin 1905		890,457 82
Total de la dépense au 30 juin 1905.............		18,386,542 10
Dépensé du 30 juin 1905 au 1er octobre 1905......		147,920 50
Total de la dépense au 1er octobre 1905		$18,534,462 60

AMÉLIORATIONS DU FLEUVE SAINT-LAURENT ET DES LACS.

RAPIDES DES GALOPS.

Ces travaux se font à l'entreprise par la *Gilbert Blasting and Dredging Company.*

Total de la dépense au 30 juin 1904	$ 909,891 [illegible]5
Dépensé du 30 juin 1904 au 30 juin 1905	49,734 79
Total de la dépense au 30 juin 1 905	$ 959,626 55
Dépensé du 30 juin au 1er octobre 1905	51,461 25
Total de la dépense au 1er octobre 1905	$1,011,087 80

CHENAL DU NORD.

Ce chenal a à peu près $2\frac{1}{2}$ milles de longueur, 300 pieds de largeur, et une profondeur de 16 pieds à l'eau basse. Il commence à un mille environ à l'ouest de l'entrée d'amont du canal des Galops, et suit une ligne directe conduisant à l'eau profonde au large de la pointe de la Cheminée. Ces travaux comprennent aussi la construction d'un barrage, entre les îles Adam et des Galops (Ogden). Ces travaux se font à l'entreprise par l'entrepreneur M. M. A. Cleveland et nous avons raison de croire que ce travail era terminé le 30 juin 1906.

Total de la dépense au 30 juin 1904..............	$1,368,535 85
Dépensé du 30 juin 1904 au 30 juin 1905..........	93,025 89
Total de la dépense au 30 juin 1905..............	$1,456,561 74
Dépensé du 30 juin 1904 au 1er octobre 1905......	20,326 25
Total de la dépense au 1er octobre 1995...........	$1,476,887 99

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

RÉDUCTION DE HAUTS-FONDS À L'OUEST DU CANAL DE CORNWALL.

Les améliorations projetées dans le chenal du fleuve à l'ouest de l'entrée d'amont du canal de Cornwall ont été faites dans le cours de l'été.

Un contrat a été signé par la W. J. Poupore Company, limited, en octobre 1904, pour l'approfondissement de cinq hauts-fonds en amont de l'écluse 21, savoir :—

Haut-fonds de l'île Wagner.
La pointe Dawson.
La pointe Archibald.
La pointe Markell.
Le haut-fonds de Maxwell.

Le creusement de ces hauts-fonds jusqu'à une profondeur de 17½ pieds d'eau a grandement amélioré le chenal. Il a changé la direction du courant qui au lieu d'aller vers le Long-Saut comme ci-devant, se dirige vers l'entrée du canal, au grand avantage de la navigation dans le chenal.

Total de la dépense au 30 juin 1904.................	$458,086 69
Dépensé du 30 juin 1004 au 30 juin 1905...........	25,743 51
Total de la dépense au 30 juin 1905...	483,830 20
Dépensé du 30 juin 1905 au 1er ortobre 1905...... ..	1,219 54
Total de la dépense au 1er octobre 1905..............	$485,049 74

RÉSUMÉ.

Pour résumer, je puis dire que le coût de la construction et de l'agrandissement des canaux, ainsi que des améliorations du fleuve et des lacs, au 30 juin 1905, était comme suit :—

Route de Montréal à Port-Arthur.

—	Construction primitive des canaux.	Agrandissse-ment des canaux.	Améliorations du fleuve Saint-Laurent et des lacs.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Lachine	2,589,532 85	8,885,578 80		11,475,111 65
Lac Saint-Louis			298,176 11	298,176 11
Canal Soulanges	6,886,174 48			6,886,174 48
Lac Saint-Françcis			75,906 71	75,906 71
Canal Cornwall	1,945,624 73	5,235,562 85		7,181,187 58
Canaux de Williamsburg	1,320,655 54	10,676 26		
Pointe-Farran		877,090 57		
Rapide-Plat		2,157,487 09		10,185,853 21
Canal des Galops		5,819,923 75		
Rapides des Galops			959,626 55	959,626 55
Biefs du fleuve			711,238 93	711,238 93
Chenal du Nord			1,456,561 74	1,456,561 74
Canal Murray	1,248,820 26			1,248,820 26
Canal Welland	7,693,824 03	18,386,542 10		26,080,366 13
Canal du Saut-Sainte-Marie	4,423,675 99			4,423,675 99
Total	26,108,307 89	41,372,881 42	3,501,510 04	70,982,699 34

Si l'on ajoute au total qui précède le coût du canal Beauharnois, qui ne sert plus à la navigation, soit $1,636,690.26, le total de la dépense est de $72,619,389.70.

Route de Lachine à Ottawa.

—	Construction primitive.	Agrandisse-ment.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ecluse Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Canaux de Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Total	197,510 15	5,154,798 44	5,352,308 59

* La construction par le gouvern. impérial n'est pas comprise ; les archives se rapportant à ces travaux étaient conservées dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ont été détruites dans l'incendie de 1852.

Route d'Ottawa à Kingston.

—	Construction primitive.	Agrandisse-ment.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Rideau	4,085,889 21		4,085,889 21
Canal Tay	489,599 23		489,599 23
Total	4,575,488 44		8,575,488 44

Route de Saint-Jean, P. Q., à Sorel.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Chambly	637,056 76	....	637,056 76
Ecluse Saint-Ours	121,537 65	....	121,537 65
Total	758,594 41	....	758,594 41

Route du lac Ontario à la baie Georgionne.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal de la Trent	4,957,653 75	....	4,957,653 75
Total	4,957,653 75	....	4,957,653 75

Route de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Saint-Pierre—Cap Breton	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Total	248,762 84	399,784 30	648,547 14

Le canal de la Culbute a été abandonné, et celui de Beauharnois ne sert plus à la navigation, mais on l'entretient pour fournir de la force motrice.

Le coût de la construction de ces canaux a été comme suit :—

Canal de La Culbute	$ 382,775 46
Canal de Beauharnois	1,636,690 26
Total	$2,019,466 72

SERVICE ET ENTRETIEN.

CANAL LACHINE.

Service.

La circulation sur ce canal n'a pas été interrompue pendant l'année 1904.

Entretien.

Beaucoup de travaux et d'améliorations ont été faits sur ce canal cette année pour le tenir en bon ordre.

Le coût des réparations faites durant l'exercice finissant le 30 juin 1905, ont été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le titre de "Personnel et réparations"		$65,202 42
Réparations spéciales sous le titre "Revenu" :—		
Reconstruction des vieilles écluses 1 et 2.	$ 43,267 22	
Reprise en sous-œuvre du mur du bassin 2.	17,000 00	
Portes d'écluses	14,734 79	
Elargissement de chemin au bassin d'aval.	46,945 17	
Achèvement de pavage de la rue Mill	5,728 29	
Reprise en sous-œuvre des murs sur le côté des bassins	2,069 38	
Agrandissement du coursier de décharge, côte Saint-Paul	514 60	
Exhaussement du hangar n° 1, bassin Saint-Gabriel	1,999 86	
Amélioration du déversoir, à l'usine électrique	2,737 06	
Reconstruction de la cale sèche de Tait	10,000 00	
		$ 144,996 37
Total		$ 210,198 79

CANAL SOULANGES.

Service.

L'exploitation de ce canal a été faite sans interruption pendant l'exercice de 1904. Le coût des réparations faites pendant l'exercice finissant le 30 juin 1905 est comme suit :—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"		$ 21,174 84
Réparations spéciales sous le titre "Revenu" :		
Bras pour les portes et les poêles électriques	$ 390 45	
Réparations aux berges	21,633 40	
Roues hydrauliques, régulateurs et poêles électriques	1,181 46	
Agrandissement et approfondissement de la coulée de Saint-Amour	3,997 83	
Agrandissement et approfondissement de la coulée de Bissonnette	3,203 11	
		30,406 25
Total		$51,581 09

CANAL CORNWALL.

Service.

La circulation sur ce canal n'a pas été interrompue pendant la saison de 1904.

Le canal est bien éclairé par l'électricité, et la manœuvre des portes d'écluses, des ventelles, des déversoirs et des ponts, a aussi été faite au moyen de l'électricité.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'exercice terminé le 30 juin 1905 :—

Réparations ordinaires sous le titre " Personnel et réparations "	$28,100 67
Réparations spéciales sous le titre " Revenu " :	
Pour renforcer et protéger la levée nord	1,835 84
Achat et montage de l'appareil à béton	6,488 99
Total	$36,425 50

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Service.

Aucune interruption à la circulation sur ces canaux pendant la saison de 1904.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'exercice terminé le 30 juin 1905 :—

Réparations ordinaires sous le titre " Personnel et réparations "	$21,492 46

CANAL WELLAND.

Service.

Deux graves accidents ont eu lieu sur ce canal pendant l'exercice 1904. Le 7 octobre 1904, le bateau à vapeur *Hiwatha*, en remontant brisa les portes d'amont de l'écluse n° 1, causant ainsi une interruption de navigation de 21 heures. Les dommages ont été réparés au prix de $1,023.56, que paya ce bateau à vapeur.

Le 17 mai 1905, le bateau à vapeur *Cuba*, en remontant, brisa trois portes de l'écluse n° 21, causant ainsi un retard de 24 heures à la navigation. La réparation des dommages a été évaluée à $4,500, somme que les propriétaires du bateau ont déposée comme garantie. L'enlèvement des piles-pivots du centre du canal, qui s'exécute graduellement, est d'un grand avantage pour la navigation, et les compagnies de transport qui se servent du canal apprécient grandement cette amélioration.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Réparations sous le titre "Personnel et réparations"		$111,418 62
Réparations spéciales sous le titre " Revenu " :		
Enrochement pour protéger les levées du nouveau canal	$ 8,912 65	
Changer les ventelles et poser l'appareil de suspension des portes du nouveau canal	15,457 36	
Remodeler le chantier de construction et les ateliers de réparations à Port-Dalhousie	2,982 12	
Prolonger le ponceau, à Welland	3,978 75	
Stephen Vanderburg, temps perdu	228 66	
Pour réparations aux fondations de l'écluse de Port-Maitland	2,999 88	
		34,559 42
Total		$145,978 04

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Service.

Ce canal a été ouvert sans interruption pendant toute la saison.

Dans le cours de la saison de navigation de 1904, il y a eu 3,659 éclusages, pour laisser passer 4,766 bâtiments enregistrés et 274 bâtiments non-enregistrés et des chalands, d'un tonnage total de 5,878,459 tonneaux, sur ce chiffre global 1,753,146 tonneaux représentaient les navires canadiens, soit une augmentation de 335,079 tonneaux sur cette classe de tonnage.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905 :

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"	$14,776 33

CANAL CHAMBLY.

Service.

Ce canal a été ouvert sans interruption pendant toute la saison.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations faites pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905 :

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"		$14,896 57
Réparations spéciales sous le titre "Revenu" :		
Construire un débarcadère à Saint-Jean	$5,206 16	
Macadamiser le chemin de halage	9,074 70	
Prolonger et réparer le mur à la tête de l'île Sainte-Thérèse	2,000 00	
Macadamiser le chemin sur le côté ouest du canal	4,000 00	
Macadamiser 2¼ milles de chemin	287 33	
Reconstruire le ponceau à la ferme Denault	9,998 74	
Ponceau, île Sainte-Thérèse	2,499 57	
		33,066 50
Total		$52,963 07

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Service.

Le service de cette écluse s'est fait sans interruption pendant la saison de 1904.

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pour l'exercice terminé le 30 juin 1905 :

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"	$1,716 35

Réparations spéciales sous le titre "Revenu":

Construction de nouvelles portes	$5,036 74	
Réparations aux débarcadères	6,757 32	
Renouvellement des anciennes jetées et l'entrée d'amont	1,077 12	
Renouvellement de vieilles jetées et curage de l'entrée d'aval	2,029 72	
		14,900 90
Total		$16,617 25

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Service.

La navigation dans cette écluse n'a pas subi d'interruption durant la saison de 1904

Entretien.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pour l'exercice terminé le 30 juin 1905 :—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations	$6,091 44

CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

Service.

Le service de ces canaux s'est fait sans interruption durant la saison de 1904

Entretien.

Coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905 :

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations"	$19,977 19
Réparations spéciales sous le titre de "Revenu":	
Jetées conductrices	1,017 00
Eclairage à l'électricité	509 98
Reconstruction du quai de Grenville	7,188 48
Total	$28,692 65

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Service.

Ce canal ne sert plus qu'au passage de quelques bateaux et barges faisant le service du marché. Le personnel a été réduit à un seul homme à chaque écluse et au pont, et trois hommes font le service de passeurs.

Entretien.

Le coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905 a été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le titre " Personnel et réparations....................................	$10,499 99
Réparations spéciales sous le titre " Revenu" :	
Reconstruction du déversoir à Valleyfield................	14,949 84
	$25,449 82

CANAL MURRAY.

Service.

Le mouvement de la navigation dans ce canal n'a subi aucune interruption pendant la saison de 1904.

Entretien.

Le coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905 a été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le titre " Personnel et réparations"..	$4,452 68
Réparations spéciales sous le titre " Revenu :	
Pour une clôture en fil métallique, au complet.........	740 45
Total......................................	$5,193 13

CANAL RIDEAU.

Service.

Ce canal a été exploité sans interruption durant la saison de 1904.

Entretien.

Le coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin a été comme suit:—

Réparations ordinaires sous le titre " Personnel et réparations..		$49,790 55
Réparations spéciales sous le titre " Revenu " :		
Ponts à Smith's Falls................	$ 4,632 75	
Barrage à Poonamalie..................	9,880 60	
		$14,513 35
Total......................................		$64,303 90

CANAL DE LA TRENT.

Service

La navigation de ce canal n'a pas été interrompue durant la saison de 1904.

Entretien.

Le coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905 a été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et répaations"		$26,056 78
Réparations spéciales sous le titre "Revenu":		
Achèvement de la jetée à l'entrée d'amont à Peterboro'	$1,441 04	
Achèvement de la jetée à l'entrée de Burleigh	1,425 39	
Pétardement et dragage à Lakefield	2,621 72	
Dragage au lac Katchewannoee	3,133 77	
Machine de dragage, chaudière et bras en acier	258 25	
Construction de trois chalands à clapets	2,494 75	
Achat de deux forets à vapeur	494 37	
Machine de levage et chaudière	1,500 00	
Reconstruction du barrage à Peterboro'	12,991 20	
Geo. Matthews & Co., dommages	600 00	
Abaisser le radier de l'écluse à Peterboro'	9,892 79	
		$36,853 28
Total		$62,910 06

CANAL ST-PIERRE.

Service.

Ce canal a été exploité sans interruption pendant la saison terminée le 30 juin 1904.

Entretien.

Le coût des réparations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905 a été comme suit :—

Réparations ordinaires sous le titre "Personnel et réparations	$1,095 90
Réparations spéciales sous le titre "Revenu" dragage	3,000 10
Total	$4,096 00

CANAL DE LA CULBUTE.

Résumé.

Coût de l'entretien et du service du réseau des canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1905	$1,250,612 89
Chiffre net du revenu des canaux, déduction faite des remboursements	78,009 21
Excédent du coût de l'entretien et du service sur le revenu	$1,172,603 68

TABLEAU indiquant les dates de clôture et d'ouverture des canaux pour la saison de 1904.

Nom du canal.	Onverture de la navigation en 1905.	Fermeture de la navigation en 1904.
Lachine	1er mai.	1er décembre.
Soulanges	1 "	....
Cornwall	1 "	10 décembre.
La Pointe Farran	1 "	10 "
Rapide-Plat	1 "	10 "
Galops	1 "	10 "
Murray	18 avril,	8 "
Welland	24 "	17 "
Saut-Sainte-Marie	10 "	26 "
Grenville	1er mai	30 novembre.
Carillon	1 "	30 "
Sainte-Anne	16 avril.	30 "
Chambly	1er mai.	30 "
Saint-Ours	15 avril.	30 "
Rideau { à Ottawa	1er n ai.	26 "
Rideau { à Kingston	1 "	24 "
Trent	10 avril.	26 décembre.
Beauharnois	3 juillet.	30 novembre.
Saint-Pierre	2 mai.	23 décembre.

STATISTIQUE DES CANAUX.

Cette statistique est pour la saison 1904 ; comme d'habitude elle a été préparée par M. R. Devlin, le fonctionnaire du bureau de la statistique des canaux.

TABLEAU indiquant le nombre de navires et leur tonnage passés par les canaux pendant l'exercice terminé en décembre 1904.

Nom du canal.	Tonnage.	Exempt de péage.	Nombre de passagers de navires.
Welland	811,371	....	1,433
Saint-Laurent	1,427,316	....	8,678
Chambly	448,187	....	3,475
Ottawa	335,993	....	1,805
Rideau	55,120	....	4,042
Saint-Pierre	73,416	....	1,654
Trent	45,689	....	2,287
Murray	28,439	....	768
Saut-Sainte-Marie	5,030,705	....	3,962

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Pour les détails concernant les sujets traités dans ce rapport, voir les rapports des fonctionnaires préposés aux chemins de fer et canaux de l'Etat, lesquels forment partie des annexes.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Les subventions aux chemins de fer ont, comme je l'ai déjà dit dans mes rapports annuels précédents, été votées de telle façon qu'il n'est pas possible d'en indiquer la somme accordée en argent, vu que le total de la subvention sera basé, dans plusieurs

cas, sur le coût de chaque voie ferrée. Pour cette raison, il m'est de nouveau impossible cette année de donner le chiffre de chaque subvention disponible, mais j'indique dans les relevés formant les parties 1 et 2, le montant réellement payé, le nombre de milles de chemin de fer pour lequel une subvention accordée par mille était disponible le 1er juillet 1905, aussi le nombre de milles de chemins de fer pour lesquels une subvention en argent par mille a été accordée et qui ont été construits jusqu'au 1er juillet 1905.

STATISTIQUE DES CANAUX.

Cette statistique couvre l'exercice 1904, elle a été préparée par M R. Devlin, le fonctionnaire chargé de la statistique des canaux.

TABLEAU comparatif pour les exercices 1904 et 1903 des péages qui auraient été perçus si l'on n'eut pas aboli les péages sur les canaux.

Nom du canal.	Exercice. 1904.	Exercice. 1903.
	$ c.	$ c.
Canal Welland	117,562 01	136,842 89
Canaux du Saint-Laurent	111,726 25	123,189 47
Canal Chambly	27,451 87	24,759 24
Canal Ottawa	22,244 72	29,439 21
Canal Rideau	4,804 98	4,999 77
Canal Saint-Pierre	2,745 75	3,293 34
Canal Trent	1,333 15	1,508 07
Canal Murray	1,097 82	1,134 98
Canal du Saut-Sainte-Marie	Pas de péages.	Pas de péages.
Total	288,966 55	325,166 97

TABLEAU comparatif du nombre de tonnes de fret qui ont passé par les canaux pendant les exercices 1904 et 1903.

Nom du canal.	Exercice. 1904.	Exercice. 1903.	Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par les canaux. Exercice. 1904.	Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par les canaux. Exercice. 1903.
Canal Welland	811,371	1,002,919	1,433	1,787
Canaux du Saint-Laurent	1,427,316	1,681,206	8,678	9,698
Canal Chambly	448,187	346,571	3,475	3,445
Canal Ottawa	335,993	436,473	1,805	2,094
Canal Rideau	55,120	61,120	4,042	3,966
Canal Saint-Pierre	73,416	90,864	1,654	1,760
Canal Trent	45,689	42,407	2,287	2,599
Canal Murray	28,439	30,389	768	762
Canal du Sault-Sainte-Marie	5,030,705	5,511,868	3,962	4,351
Total	8,256,236	9,203,817	28,104	30,462

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Je vous renverrai, pour détails concernant les sujets traités dans ce rapport, aux rapports des fonctionnaires préposés aux chemins de fer et canaux de l'Etat, lesquels forment partie des annexes.

RÉSUMÉ des tableaux des chemins de fer à vapeur pour les exercices terminés le 30 juin 1904 et le 30 juin 1905.

—	30 juin 1904 chemins de fer à vapeur seulement.	30 juin 1905, chemins de fer à vapeur seulement.
Milles de chemins de fer achevés (voie posée)	19,611	20,601
" de voies de garage	3,327	3,632
" de rails de fer, ligne mère	66	68
" " d'acier "	19,545	20,533
" " " " (voie double)	763	838
Capital payé, y compris les quatre item suivants	1,186,546,918	1,248,666,414
Subventions (fédérales et provinciales) payées	195,805,982	208,208,070
Avances	20,613,214	20,613,489
Souscriptions d'actions (provinciales) payées	300,000	300,000
Subventions municipales payées	17,157,810	17,198,211
Milles de chemins de fer en exploitation	19,431	20,487
Recettes brutes	100,219,436	106,467,199
Frais d'exploitation	74,563,162	79,977,574
Recettes nettes	25,656,274	26,489,625
Nombre de voyageurs transportés	23,640,765	25,288,723
Tonnes de marchandises transportées	48,097,519	50,893,957
Trains-mille	61,312,002	65,934,114
Voyageurs tués	25	35
Nombre d'élévateurs à grains	276	281
" de passages à niveau gardés—chemins publics	239	222
" " " non gardés "	13,493	13,746
" de viaducs au-dessus de la voie	463	472
" de croisements de chemins publics sous la voie	333	329
" de passages à niveau d'autres chemins de fer	272	295
" de raccordements avec " " "	381	390
" de raccordements avec des embranchements	224	234
" de locomotives en propriété	2,640	2,808
" " louées	128	98
" de wagons-lits en propriété	156	169
" " loués	15	25
" de wagons-salons en propriété	44	41
" " loués	6	4
" de wagons-buffets en propriété	37	58
" " loués	5	5
" wagons de l'administration en propriété	60	64
" voitures de 1re classe en propriété	1,153	1,195
" " " louées	78	90
" " de 2e classe et d'immigrants, en propriété	583	680
" " " " louees	12	3
" de fourgons à bag., poste et wag.-messagerie, en propriété	839	784
" " " " loués	21	12
" de wagons frigorifiques, en propriété	1,297	1,455
" " " loués	268	56
" de wagons à bestiaux et wag. fermés à marchandises, en propriété	51,951	55,060
" " " " " loués	2,926	2,169
" de wagons à plate-forme découverte, en propriété	18,254	18,348
" " " " loués	390	321
" de wagons à houille, en propriété	8,172	8,552
" " loués	304	235
" de fourgons de conducteurs, en propriété	1,229	1,363
" " " loués	19	15
" de fourgons à outils, en propriété	823	802
" " " loués	5	4
" de chasse-neige, en propriété	300	319
" " loués	4	....
" de flangers, en propriété	*354	202
" " loués	2	....
" autre matériel roulant	*1,421	*2,126
Compris dans les précédents il y a :—		
Nombre de wagons munis de freins à air comprimé, en propriété	71,795	75,429
" " " " loués	3,478	2,749
" " d'attelages automatiques, en propriété	76,816	82,122
" " " " loués	3,769	3,259

* Y compris le monte-charges à vapeur, pelles à vapeur, grues, wagons-pensions, sonnettes, etc.

NOTE.—Dans le cas de quatre compagnies, savoir : Bruce Mines et Algoma, Lotbinière et Mégantic, New Brunswick Coal and Railway Company et la Quebec Southern, qui n'ont pas fait de rapport, les chiffres qui précèdent sont ceux de l'an dernier, les deux premiers pour 1904, et les derniers pour 1903.

RÉSUMÉ des tableaux des chemins de fer à traction électrique pour les exercices terminés le 30 juin 1904 et le 30 juin 1905.

—	Etat comparatif.	
	30 juin 1904.	30 juin 1905.
Milles de chemins de fer achevés (rails posés)	767	793
" de voies de garage	33	35
" de rails en fer, ligne mère	22	25
" de rails en acier, ligne mère	745	768
" " " (voie double)	188	186
Capital payé, y compris les trois item suivants	50,399,188	61,033,321
Boni (fédéraux et provinciaux) payés	60,800	60,800
Subventions municipales payées	173,000	173,000
Milles en exploitation	767	793
Recettes brutes	8,453,609	9,357,125
Frais d'exploitation	5,326,517	5,918,194
Recettes nettes	3,127,092	3,438,931
Nombre de voyageurs transportés	181,689,998	203,467,317
Tonnes des marchandises transportées	400,161	510,350
Trains-mille	42,066,124	45,959,101
Voyageurs tués	10	30
Nombre de passages à niveau gardés, chemins publics	10	10
" " " non gardés "	286	273
" de viaducs au-dessus de la voie	17	26
" de croisements de chemins publics sous la voie	9	9
" de passages à niveau d'autres chemins de fer	Nil.	2
" de raccordements avec d'autres chemins de fer	102	117
" " avec des embranchements	42	46
Bâtiments des machines (force motrice à vapeur), en propriété	7	11
" " " loués	30	38
" " (force motrice hydrauliqne), en propriété		
" " " " loués	9	10
Nombre de voitures à voyageurs (à moteur) en propriété	3	3
" " " " loués	2,137	2,278
" de voitures d'attelage, en propriété	223	260
" de wagons de l'administration, en propriété	1	3
" de locomotives, en propriété	2	12
" de fourgons à bagage, wag.-poste et wag. à messagerie, en propriété	13	13
" de wagons à bestiaux et wagons fermés à marchandises "	‡15	14
" de wagons-plateformes, en propriété	*77	66
" de fourgons à outils, en propriété	13	15
" de chasse-neige, en propriété	‡79	39
" de balayeuses de neige, en propriété	33	77
Autre matériel roulant, en propriété		**21

† Cela comprend 1 fourgon de conducteur. * Y compris deux wagons à houille. ‡ Y compris les balayeuses de neige. ** Cela comprend deux fourgons de conducteurs, trois wagons à houille, et wagons-bascules et seize wagons réfrigérants.

NOTE.—Dans le cas de la St. Thomas Electric Railway, aucun rapport n'a été reçu.

CHEMINS DE FER

DISTANCES PAR LES ROUTES DIRECTES DE CHEMINS DE FER

ENTRE

L'ATLANTIQUE ET LE PACIFIQUE.

LONGUEURS DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

CANAUX

LONGUEUR ET ENDROITS OÙ SE TROUVENT LES CANAUX DE L'ÉTAT ET LES EAUX INTERMÉDIAIRES.

AVEC LES

DIMENSIONS DES ÉCLUSES.

CARTES

CHEMINS DE FER.

Etat indiquant les lignes de chemins de fer qui relient les côtes de l'Atlantique à celles du Pacifique :

Les routes qui s'offrent entre Halifax et Montréal sont au nombre de quatre, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé, en tout ou en partie, comme suit :

De Halifax à Montréal.

	Milles.
1. Chemin de fer Intercolonial, par Lévis jusqu'à Montréal	387
2. Chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean........	275
Chemin de fer Canadien du Pacifique de Saint-Jean à Montréal....................................	480
Total................................	755
3. Chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean........	275
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Saint-Jean à Vanceboro..................................	90
Chemin de fer Maine-Central, de Vanceboro à la Jonction de Danville..................................	224
Chemin de fer Grand-Tronc, de la Jonction de Danville à Montréal..................................	270
Total................................	859
4. Chemin de fer Intercolonial jusqu'à Saint-Jean........	275
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Saint-Jean à Edmundston..................................	170
Chemin de fer de Témiscouata, d'Edmundston à la Rivière-du-Loup..................................	81
Chemin de fer Intercolonial, de la Rivière-du-Loup à Montréal..................................	278
Total................................	804

De Saint-Jean à Montréal.

1. Chemin de fer Intercolonial, par Lévis, jusqu'à Montréal.	740
2. Chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal.	480
3. Chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Edmundston	170
Chemin de fer de Témiscouata, d'Edmundston à la Rivière-du-Loup..................................	81
Chemin de fer Intercolonial, de la Rivière-du-Loup à Montréal..................................	278
Total................................	529

DE MONTRÉAL, OU QUÉBEC, À LA CÔTE DU PACIFIQUE.

De Montréal à Vancouver.

	Milles.
1. Chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Vancouver....	2,906
" " de North-Bay à Vancouver......	2,546
2. Chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à North-Bay.............	560
Total..........	3,102

De Québec à Vancouver.

1. Chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Vancouver......	3,052
2. Chemin de fer de l'Intercolonial jusqu'à Montréal..........	162
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Vancouver......	2,906
Total..........	3,068
3. Chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Montréal..............	172
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Vancouver......	2,906
Total..........	3,078
4. Chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à North-Bay.............	732
Chemin de fer Canadien du Pacifique, de North-Bay à Vanconver......	2,542
Total..........	3,274

Le chemin de fer Canadien du Pacifique a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir : Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il passe également par les ports de Québec et Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent.

La longueur totale du chemin en exploitation durant l'exercice terminé le 30 juin 1905 était de 1445·92 milles, et celle des embranchements affectés au transport de marchandises, de 12·50 milles, ce qui représente en tout 1457·42 milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne.

	Milles.
D'Halifax à Montréal par Lévis..........	837
De Saint-Jean à Montréal par Lévis..........	740
De Sydney à Montréal par Lévis..........	990
De Sydney-Nord à Montréal par Lévis..........	983

Les marchandises sont transportées directement par Saint-Henri à Montréal, ce qui réduit de 9 milles chacune les distances qui précèdent.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de long. Il s'étend de la Jonction de Windsor, sur l'Intercolonial à Windsor.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish	166
De Mount-Stewart à Georgetown	24
De Charlottetown à Royalty-Junction	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13
D'Alberton au quai de Cascumpec	1
	209

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, entre Charlottetown et Pictou, et entre Georgetown et Pictou, et en hiver par des vapeurs spécialement construits entre Georgetown et Pictou, et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupe à patins qui établit communication entre le Cap-Traverse sur l'Ile-du-Prince-Edouard et le Cap-Tourmentin sur la terre ferme, à une distance d'à peu près neuf milles. Ici, au moyen de la ligne du Nouveau-Brunswick et du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, soit un parcours d'environ 40 milles, la correspondance se fait avec l'Intercolonial à Sackville. Ce service de chaloupe à patins sur le détroit de Northumberland est fait par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

CANAUX.

Les tableaux suivants donnent d'une manière concise les principaux traits des travaux de colonisation faits par l'Etat et de la navigation dans les eaux intermédiaires.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables sont les suivants :—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur—(tirant d'eau minimum de 14 pieds.)

1. Canal Lachine	$8\frac{1}{2}$
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	33
3. Canal Cornwall	11
Fleuve Saint-Laurent	5
4 Canal de la Pointe-Farran	1
Fleuve Saint-Laurent	10
5. Canal du Rapide-Plat	$3\frac{1}{2}$
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	$7\frac{1}{4}$
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	236
7. Canal Welland	$26\frac{3}{4}$
Lac Erié, rivière Détroit, lac Sainte-Claire, lac Huron, etc.	580
8. Canal du Saut-Sainte-Marie	$1\frac{1}{4}$
Lac Supérieur à Port-Arthur	266
Total	$1,223\frac{1}{4}$
A Duluth	1,357
Chicago	1,286

Deuxièmement—D'Ottawa au lac Champlain.

1. Grenville ; 2. Carillon ; 3. Sainte-Anne ; 4. Chambly ; 5. Saint-Ours,

Troisièmement—D'Ottawa à Kingston et Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement.—Du lac Ontario à Trenton, au lac Huron à l'embouchure de la rivière Severn.

1. Canal de la Trent (pas achevé.)

Cinquièmement.—De l'océan au lacs Bras-d'Or.

1. Canal St. Peter's.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, ainsi que les Canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du Détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,200 milles terrestres, La distance jusqu'à Duluth est de 2,343 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,272 milles.

Du Détroit de Belle-Isle, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux endroits, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer pendant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal fut définitivement arrêtée, mais ce fut qu'en 1844 que les travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque, la profondeur du chenal à l'eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869, cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à l'eau basse sur une distance de 108 milles à partir de Montréal jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada, qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51, Vic., chapitre 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui font éviter les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, Soulanges, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, Murray, Welland et du Saut-Sainte-Marie Leur longueur collective est de 73 milles ; la chute totale directement rachetée par les écluses est de 551 pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau doit passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

L'amélioration des chenaux des Etats-Unis dans la rivière Sainte-Marie se continue d'année en année, de sorte que les étendues draguées aujourd'hui se chiffrent par un total de 34 milles de longueur sur une largeur minima de 300 pieds, qui aux angles et aux autres endroits difficiles, s'accroît jusqu'à 1,000 pieds. La profondeur est de 20 pieds à l'étiage. On a maintenant commencé les excavations pour donner 21 pieds à l'époque des plus basses eaux.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses dont voici les dimensions minima :

longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal.....................	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....................	5
Dimensions des écluses	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..........	45 "
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 3 "	14 "
Largeur moyenne du canal neuf...........	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds x 45 pieds peuvent encore s'utilise à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et et les grandes. Il y a deux écluses d'entrée à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur du canal......................	14 milles statutaires.
Nombre d'écluses d'ascension..............	4
" " de prise d'eau............	1
Dimension des écluses....................	280 pieds x 45.
Ascension totale par les écluses............	84 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils............	15 "
Largeur du canal au fond..................	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.......	164 "
Nombre de lumières à arc	219 de 2,000 ch. chacune.

Le canal s'étend depuis la Pointe-des-Cascades jusqu'à Coteau-Landing, rachetant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal......................	11 milles statutaires.
Nombre d'écluses.........................	6
Dimensions des écluses....................	270 pieds x 45.
Ascension totale par les écluses	48 "
Hauteur de l'eau sur les seuils............	14 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.......	164 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	1 mille.
Nombre d'écluses	1
Nouvelle écluse	800 pieds x 45.
Ancienne écluse	200 "
Ascension totale par les écluses	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse.	14 "
" sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90
Largeur du canal à la surface de l'eau	154

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	3⅝ milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	152 "

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent passent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅓ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses { dont une est une écluse de prise d'eau }	2—270 x 45 pieds. 1—800 x 45 "
Ascension totale par les écluses	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	5⅙ milles.
Largeur au fond	80 "
Largeur à la surface de l'eau	120 "
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Corborne, lac Erié,

	Ancienne ligne	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27½ milles	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)		2
Nombre d'écluses { d'ascension	26	25
Nombre d'écluses { de prise d'eau	1	1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 1 écluse 200 x 45 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 45	270 par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	326¾ pieds	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "	14 "

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal de la tranchée de—	
Port-Robinson à la rivière Welland..................	2,622 pieds.
Longueur du canal.—Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc.................	300 "
Longueur du canal—.—De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara..............................	1,020 "
Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson..................................	2 "
Dimension des écluses..............................	150 pds x 26½ pieds.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland.............................	10 "
Hauteur de l'eau sur les seuils.....................	9 pieds 10 pouces

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses..............................	2
Dimension des écluses..........................	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses....................	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal..............................	1¾
Nombre d'écluses..............................	1
Dimensions de l'écluse..........................	185 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse.....................	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....................	11 "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes de service, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Sainte-Claire, la rivière Sainte-Claire, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur ls distance par le lac Supérieur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 400 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal entre les extrémités des jetées à l'entrée	5,967
Nombre d'écluses	1
Dimensions	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	20 pieds 3 pouces.
Ascension totale	18 "
Largeur du canal au fond	111 " 8 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation :—

Canaux d'Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau.

La différence du niveau (non compris celui du canal de Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal :—

Sections de navigation.	Distances inter-médiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal de Lachine	8½	
De Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50
Canal de Carillon	¾	51
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57
Canal de Grenville	¾	63
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Nouvelle écluse.	Ancienne écluse.
Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille.	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.	190 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "	6 "

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du Canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa ; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Le réseau de la rivière Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Eclusage total .....446¼ pds. { 282¼ d'ascension et 164 de chute }	à l'eau haute.
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds.
Profondeur navigable sur différents biefs	4½ "
Largeur du canal au fond	60 pieds dans la terre. 54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " la terre.

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal	6 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	134 x 32 pieds.
Ascension totale	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage	200 pieds.
Largeur du canal au fond	40 "
Largeur du Canal à la suface de l'eau	60 pieds dans l'argile. 40 " le roc.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau en haut, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraquoui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas et forment, à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraquoui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur de Sorel à la frontière est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York :—

Section de navigation.	Distances intermé-diaires.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal de Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 "
" " " l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'Ecluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur du Richelieu entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly est de 7 pieds, et la distance est de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal....................	12 milles.
Nombre d'écluses	9

Dimensions des écluses :—

Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean...122 pieds.			de $22\frac{1}{2}$ à 14. pieds de large.
Ecluse d'ascension	2..........124	"	
" "	3, 4. 5, 5 118	"	
" "	7, 8, 9, écluses accolées........125	"	
Ascension totale par les écluses..........	74	"	
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	7	"	
Largeur du canal au fond.....	36	"	
" " à la surface de l'eau....	60	"	

Le canal de Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, et le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton ; du lac Balsam, par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron ; la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines construc. tions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Eturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas.

	Navigables Milles.	Non navigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté aux rapides..........	—	9
Des Rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing....	19½	—
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely.	—	14½
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro.....	51¾	—
De Peterboro à Lakefield........................	—	9½
De Lakefield à un point au delà du lac Balsam....	61	—
Du lac Balsam au lac Simcoe....................	—	18¾
A travers le lac Simcoe jusqu'à la rivière Severn .	18	–
Du lac Simcoe à la baie Georgienne *via* la riv. Severn	—	14
	150¼	65¾

Distance totale de la baie de Quinté à la baie Georgienne....	212
De la pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche qui passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog........,........	27

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée, sont les suivantes ; canaux avec écluses et ponts à la Pointe-de-Young aux rapides Burleigh, à Lovesick, aux rapides Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fénélon et à Rosedale, ainsi que les barrages à Lakefield et à la Pointe-de-Young, aux chutes Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon et aux chutes Fénélon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro, et le lac Balsam, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro, le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe-de-Young en montant.

A la Pointe-de-Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette élcuse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe-Young, un canal d'environ 2¼ milles permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Rocheux à la baie du Daim (*Deer).*

Aux rapides de Buckhorn, à 7 milles des rapides de Burleigh, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes de Fénelon.

Aux chutes de Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions :—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario) 100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ de profondeur d'eau sur les buscs.

2	écluses à	Fénelon......	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	de profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Lindsay.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 0″	" "
1	"	Bobcaygeon ..	134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 6″	" "
1	"	Buckhorn.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″	" "
1	"	Lovesick	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″	" "
2	"	Burleigh.....	134′ x 33′ x 6′ 6″ à 8′ 0″	" "
1	"	la Pointe-Young (construction du gouvernement provincial) 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 14′ 0″ de profondeur d'eau sur les buscs.		
1	"	Peterborough	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″	de profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Hastings.....	134′ x 33 x 7′ 0″ à 10′ 6″	" "
1	écluse hydraulique d'ascension à Ashburnham.			
1	"	Chisholm's..	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″	" "
14				

CANAL ST PETER'S, CAP-BRETON

Longueur du canal.............	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.	55 pieds.
Ecluse...........................	Une écluse de marée, 4 portes doubles.
Dimensions.......................	200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur d'eau dans le canal......	19 "
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie de Saint-Pierre..........................	4 "

Ce canal relie la baie Saint-Pierre du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL BEAUHARNOIS.

Longueur du canal............................	12 milles statutaires
Nombre d'écluses............................	9 "
Dimensions des écluses......................	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale............................	82½ "
Hauteur de l'eau sur les seuils.............	9 "
Largeur du canal au fond....................	80 "
" du canal à la surface de l'eau........	120 "

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, celle du canal de Beauharnois est virtuellement abandonnée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. J. BUTLER,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

A l'honorable H. R. EMMERSON,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

BUREAU DU CHEF DE L'EXPLOITATION,

MONCTON, N.-B., 5 octobre 1005.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef sur les travaux imputés sur le compte du capital, du surintendant général et de l'ingénieur préposé à l'entretien sur les réparations et les réfections de la voie permanente, les bâtiments et constructions, et de l'inspecteur et du comptable du service mécanique au sujet du matériel roulant ; aussi les relevés ci-dessous préparés par le comptable en chef, savoir :—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses des voitures et wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses des gares.
7. Frais généraux.
8. Crédits spéciaux.
9. Compte des approvisionnements en général.
10. Bilan général.
11. Etat comparatif des moyens.

La longueur des voies en service le 30 juin 1904 était de 1,320·92 milles.

Le premier octobre 1904, le gouvernement fédéral acheta la ligne du chemin de fer de l'est du Canada, s'étendant de Gibson à Loggieville, 123·67 milles de longueur et l'ajouta à l'Intercolonial ; le 19 avril 1905, le pont entre Frédéricton et St-Mary et ses dépendences furent remis au gouvernement fédéral par la compagnie de chemin de fer et de pont Frédéricton et St-Mary et ajouta à l'Intercolonial 1·33 milles de plus, portant à 1445·92 milles la longueur totale en service le 30 juin 1905.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement le 30 juin 1904, se chiffrait par $72,735,935.80.

Dans le cours de l'exercice il a été ajouté :—

Achat du chemin de fer de l'Est du Canada	$ 800,000	00
Agrandissement de l'installation à Sydney	59,288	88
Construction primitive	11,008	31
Renforcer les ponts	246,242	05
Agrandissement des installations à Lévis	16,999	64
Freins pneumatiques pour wagons à marchandises	24,991	13
Changer les barres d'attelage des wag. à marchandises	45,010	00
Machines neuves pour les ateliers de construction de locomotives et des wagons	40,308	54
Munir 4 voitures à voyageurs de l'appareil à gaz Pintsch	1,401	26
Munir de vestibules des voitures à voyageurs	1,773	53
Nouvelle voie de garage le long de la ligne	139,165	49

Agrandissement des installations le long de la ligne	132,717 35
Nouvelle superstructure du pont de la Ristigouche.......	43,363 09
Dragage et pétardement au terminus en eau profonde à Halifax..	8,952 55
Amélioration à la station de Petit-Métis et détournement du chemin public..	4,335 51
Nouvelle gare à Windsor, N.-E........................	8,363 59
Agrandissement des installations à Amherst, N.-E.......	16,752 13
Améliorer le service d'eau...........................	14,812 35
Agrandissement des installations à Amqui..............	13,014 39
Agrandissement des installations à Stellarton............	26,728 48
Remises à locomotives, ateliers de machines, etc., Rivière-du-Loup..	66,986 48
Remises à locomotives, etc., Chaudière-Junction.........	34,623 62
Agrandissement des installations à Saint-Jean...........	46,396 21
Agrandissement des installations à Halifax..............	372,791 09
Agrandissement des installations à Pictou..............	68,125 19
Améliorations à North-Sydney........................	14,462 99
Agrandissement des installations à Moncton...........	85,105 87
Agrandissement des installations à Sainte-Flavie.........	60,759 71
Amélioration du service du passage, détroit de Canso....	45,928 56
Ouvrages pour la protection du pont de Grand-Narrows...	35,801 68
Sémaphores aux stations..............................	1,186 09
Outillage portatif pour percer et couper les rails.........	14,674 75
Prolongement jusqu'aux mines de Sydney...............	24,044 93
Détournement de la ligne Saint-Léonard-Junction........	10,562 18
Détournement de la ligne à Mitchel.....................	12,394 26
Pour réduire la courbe à Birch-Cove..................	42,447 54
Doublement de la voie sur certaine partie de la ligne.....	151,147 01
Matériel roulant.....................................	1,377,078 11
Rails d'acier et attaches..............................	495,009 89
Agrandissement des installations à Truro...............	56,468 57
Drummondville, améliorations à	9,207 76
Rivière-Ouelle—Améliorations à la.....................	3,480 76
Saint-Moïse—Gare à..................................	4,111 29
Pour faire disparaître deux passages à niveau à Cape-Road Crossing près de Dorchester, (N.-B.)................	4,421 47
Agrandissement des installations à Antigonish...........	14,046 83
Voie d'évitement à Saint-Romuald.....................	1,079 80
Détournement de la voie publique pour faire disparaître un passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville	500 00
Agrandissement des installations à Memramcook.........	4,871 57
New-Glasgow—Agrandissement des installations........	779 50
Voies d'évitement et rameaux supplémentaires.........	23,700 00
Total..	$4,737,621 93
Formant au 30 juin 1905, un total de..................	77,473,557 73

Machines neuves pour les ateliers de construction et wagons.

Cette somme est destinée à l'achat de machines neuves pour la construction et la réparation de locomotives et de voitures et wagons, et pour leur installation.

Matériel roulant.

Dix locomotives à six roues (consolidation) pour le service des marchandises, douze locomotives du type dit Pacific pour le service des voyageurs, dix voitures-dortoirs de 1ère classe, quatre voitures-salons, deux voitures-buffets, vingt voitures à voyageurs de 1ère classe, quatre voitures-dortoirs de 2e classe, trois wagons-poste, un wagon-poste et bagage combinés, et cent cinquante wagons fermés à marchandises, ont été achetés.

Pour changer les barres d'attelage de wagons à marchandises.

L'attellage à chaîne et clavette de neuf cent deux wagons à marchandises a été changé pour l'attelage dit "Master Car Builder"

Freins pneumatiques aux wagons à marchandises.

Quatre cent cinquante-quatre wagons à marchandises et treize fourgons à marchandises ont été munis dans le cours de l'exercice du frein automatique Westinghouse à prompt effet.

Les explications relatives aux autres dépenses pour le compte du capital se trouvent dans le rapport de l'ingénieur en chef.

COMTE DU REVENU.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'exercice se compare ainsi :—

Recettes brutes	$6,783,522 83
Frais d'exploitation	8,508,826 75
Déficit	$1,725,303 92

Les recettes brutes se comparant ainsi avec celles de l'exercice précédent :—

Pour 1904-5	$6,783,522 83
Pour 1903-4	6,339,231 43
Augmentation	$ 444,291 40

Les recettes du service des voyageurs se comparent ainsi :—

Pour 1904-5	$2,105,066 75
Pour 1903-4	2,021,568 04
Augmentation	$ 83,498 71

Les recettes du service des marchandises se comparent ainsi :—

Pour 1904-5	$4,373,178 55
Pour 1903-3	4,041,122 48
Augmentation	$ 332,056 07

Les recettes du service des malles et des messageries se comparent ainsi :—

Pour 1904-5	$ 305,277 53
Pour 1903-4	276,540 55
Augmentation	$ 28,736 98

Les recettes par mille de voie ferrée se comparent ainsi :—

Pour 1904–5	$ 4,795 13
Pour 1903–4	4,799 10

Les recettes par train-mille se comparent ainsi :—

	Centins.
Pour 1904–5	0·929
Pour 1903–4	0·974

Le nombre de voyageurs transportés se compare ainsi :—

Pour 1904–5	2,810,960
Pour 1903–4	2,663,156
Augmentation	147,804

Sur cette augmentatation 142,085 étaient des voyageurs de gares intermédiaires et 5,719 des voyageurs d'entier parcours.

Le poids des marchandises transportées se compare ainsi :—

	Tonnes.
Pour 1904–5	2,782,257
Pour 1903–4	2,664,149
Augmentation	118,108

Il y a eu diminution dans les transports de gares intermédiaires de 3,733 tonnes, et une augmentation dans les transports d'entier parcours de 121,841 tonnes.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de commerce, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière.

Articles.	1903-04	1904-05	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine	1,607,050	1,769,480	162,430	....
Boisseaux de grain	2,788,772	3,317,910	529,138	....
Bois de construction en pieds de superficie	465,379,803	518,434,310	53,054,507	....
Têtes de bétail sur pied	113,006	110,670	....	2,336
Houille, tonnes	694,761	602,377	....	92,384
Produits fabriqués, tonnes	522,410	632,023	109,613	....
Cordes de bois de chauffage	53,606	79,513	25,907	....
Tous autres articles, tonnes	1,194,163	504,991	....	689,172

Il y a eu augmentation, comparativement à l'année dernière, dans la quantité des articles suivants, savoir :—

Farine, son et autres produits, œufs, foin et paille, pommes, veaux, moutons et agneaux, billes de bois, bois de construction de navires, bois à pâte à papier, traverses de chemins de fer, écorce pour tanneurs, bois de chauffage, bois de lambrissage, lattes et voliges, pierre, chaux et ciment, fer et autres métaux, poisson salé, séché et en conserve, moules, mélasses et cuirs.

Il y a eu diminution dans la quantité des articles suivants : Pommes de terre et autres légumes, beurre et fromage, chevaux, bêtes à cornes, cochons, bois de construction, perches de fonçage, poteaux de télégraphe, bardeaux, extrait d'écorce de pruche, houille, minerais, brique, sable, poisson frais, huîtres, sucre, porc frais et salé, bœuf frais et salé, peaux et cuirs.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent ainsi avec ceux de l'année précédente :—

En 1904-5	$8,368,826 75
En 1903-4	7,099,982 04
Augmentation	$1,268,844 71

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'année dernière :—

Par mille-locomotive—	
En 1904-5	88·93
En 1903-4	86·32
Par mille-train—	
En 1904-5	114·69
En 1903-4	109·17
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer—	
En 1904-5	$ 5,915 74
En 1903-4	5.375 03

Le loyer payé à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, $140,000, n'est pas compris dans ce qui précède, vu que cela dérangerait la comparaison avec les années antérieures ; aucun article correspondant de dépenses relatif au coût d'aucune partie du chemin de fer n'ayant été inclus dans les frais d'exploitation antérieurement à 1898-99.

La voie permanente et les constructions et tous les travaux d'art du chemin de fer ont reçu les réparations nécessaires, et sont en bon état.

Le nombre de traverses renouvelées a été de 730,451. On a également renouvelé deux cent cinquante groupes de traverses d'aiguilles.

On a ballasté de nouveau 109·62 milles de voie, en employant pour cela 164,440 verges cubes de gravier.

Les ponts, ponceaux, quais et bâtiments ont subi les réparations nécessaires.

Les clôtures ont été réparées, et on a construit 63·52 milles de clôtures neuves.

Les abris et clôtures contre la neige ont été réparés.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires et est en bon état.

L'administration a acheté trois grosses locomotives pour le service de garage pour remplacer un nombre égal de petites locomotives retirées du service.

Deux voitures de 1ère classe, cent six wagons fermés, deux cents wagons plateformes et deux cents cinquante wagons-bascule ont été achetés ; quatre voitures de seconde classe, cinq wagons fermés, trente-cinq wagons plateformes, un wagon auxiliaire, un *flanger*, trois chasse-neige, et un chasse-neige à ailerons, ont été construits dans les ateliers du chemin de fer pour remplacer un nombre égal de voitures et wagons retirés du service. Ces wagons à marchandises étaient d'une capacité bien supérieure à ceux qu'ils remplaçaient. Les deux cent cinquante wagons-bascules avaient une capacité de quinze tonnes et remplaçaient des wagons-bascules de six tonnes chacun.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté	$3,501,106 36
Valeur du matériel utilisé	4,213,938 86
Valeur du vieux matériel vendu	247,415 87

Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice :—

Divers	$ 143,042 41
Combustible	71,461 59
Matériel de voie	279,150 10
Rails de fer et d'acier	677,475 58
Total	$1,171,129 68

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Dans le mois de janvier 1905, un incendie a détruit le magasin de Stellarton contigu à la remise des locomotives.

Dans le mois de mai 1905, un incendie a détruit la gare et les autres bâtiments du chemin de fer à McIntyre's-Lake. Et aussi le hangar à marchandises et le parc des bestiaux à la Jonction de Painsec.

L'hiver de 1904-5 a été très froid et tempêtueux surtout dans la Nouvelle-Ecosse et dans la partie méridionale du Nouveau-Brunswick, et la chute de neige a dépassé de beaucoup la moyenne. Cette neige a causé les plus grandes difficultés en février et en mars, et durant ces mois, malgré les plus vigoureux efforts de la part des hauts fonctionnaires et des employés, la voie a été bloquée en plusieurs occasions, sur certaines parties de la ligne, causant ainsi des retards et des interruptions considérables dans le mouvement des voyageurs et du fret.

La rigueur de l'hiver a eu les plus désastreux effets financiers sur les opérations de l'année, car outre les frais directs occasionnés par l'enlèvement de la neige et de la glace sur les voies, il y a eu les frais indirects résultant de la réparation des dommages faits aux locomotives, aux chasse-neige et autre matériel roulant, ce qui a considérablement accru les frais d'exploitation ; et pendant ce temps l'autre côté du compte accusait une perte de revenus due à ces arrêts causés par la neige.

Il est bon que je mentionne ici une autre chose qui a également causé au chemin de fer une perte considérable de revenus dans le cours de l'année. L'été de 1904 a été extraordinairement sec dans la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse et dans l'île du Prince-Edouard, et il en est résulté une récolte insuffisante de foin. Dans ces circonstances, de fortes demandes furent adressées au gouvernement d'aider les cultivateurs à nourrir leurs animaux, et il fut décidé de transporter gratuitement par l'Intercolonial, le foin destiné à l'usage des cultivateurs de ces endroits. La quantité ainsi transportée s'est chiffrée par 36,609 tonnes, sur lesquelles le prix de transport sur l'Intercolonial s'est élevé à $140,733.30, dont $125,855.46 ont été remboursées et déduites des recettes du chemin de fer pendant l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

M. J. Butler, I.C.,

Sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux,

Ottawa, Ont.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 13 septembre 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant des dépenses faites sur le compte du capital pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Agrandissement des installations à Sydney.

Le nouveau bâtiment de 170' 10" de long pour la houille, avec machine de levage, a été terminé, et les 504 pieds de voies nécessaires au service de ce bâtiment ont été installés.

La halle aux marchandises a été enlevée de son ancien emplacement dont on avait besoin pour la gare aux voyageurs présentement en voie de construction, et a été placée sur de nouvelles fondations à un endroit situé entre les rues York et Ferry. Tout le remplage et le nivellement nécessaires ont été faits. Onze cents pieds de voies nécessaires pour avoir accès à ce nouvel emplacement ont été posés et ballastés ; un nouveau chemin a été également fait entre les rues York et Ferry en arrière des halles. Un nouveau chemin a également été fait en arrière de la halle aux marchandises au nord de la rue York, bâtie il y a deux ans. Dix-neuf cent cinquante pieds de voies conduisant à l'atelier de réparation des wagons ont été posés. Le service de l'eau a été prolongé et un nouveau tuyau droit a été installé. La construction d'une gare en pierre et en brique a été donnée à l'entreprise, et l'ouvrage est en cours de construction.

Construction primitive.

A même ce crédit il a été payé certaines sommes à H. N. Paint, de la Pointe Tupper, à la succession Cunard, Sydney-nord et aux héritiers de D. D. Young, de Lévis, et certaines sommes ont été payées pour des services d'hommes de loi dans ces cas et dans d'autres cas.

Pour renforcer les ponts.

Les travées suivantes achetées dans le cours du dernier exercice, et dans le présent exercice ont été mises en place : Traverse sous la voie à New-Glasgow, 1 travée, de 22 pieds 6 pouces ; 3 travées de 44 pieds 9 pouces l'une ; pont Perkins, 35 pieds 6 pouces ; Cocaigne-sud, 1 travée de 28 pieds 3 pouces ; pont Chisholm, 1 travée de 26 pieds ; North-River, 1 travée de 55 pieds ; Bouctouche, 1 travée de 34 pieds ; South Coal-Branch, 3 travées (1 travée de 40 pieds 4 pouces, 2 travées de 38 pieds 4 pouces chacun) ; Red-Pine-brook, 1 travée de 24 pieds 4 pouces ; Gordon's-Brook, 1 travée, de 47 pieds ; Saint-Alexis, 1 travée de 28 pieds ; Tobogote, 1 travée de 34 pieds ; West-Tobogote, 1 1 travée de 23 pieds ; Cedar-Hall, 1 travée de 29 pieds ; Saint-Moïse, 1 travée de 25 pieds 6 pouces ; réservoir à Saint-Moïse, 1 travée de 45 pieds 6 pouces ; Sainte-Flavie n° 1, 1 travée de 25 pieds ; Sainte-Flavie n° 2, 1 travée de 24 pieds 4 pouces ; Sainte-Luce n° 1, 1 travée de 24 pieds 3 pouces ; Sainte-Luce n° 2, 1 travée de 24 pieds ; Sainte-Luce n° 3, 1 travée de 28 pieds 6 pouces ; Saint-Anaclet, 1 travée de 24 pieds ; Bic, 1 travée de 25 pieds ; Saint-Fabien n° 1, 1 travée de 20 pieds 9 pouces ; Saint-Fabien n° 2, 1 travée de 21 pieds ; Trois-Pistoles, 1 travée de 17 pieds ; Ile Verte, 1 travée de 21 pieds 3 pouces ; Terryburn, 1 travée de 29 pieds 6 pouces ; Brockville, traverse du chemin public, 1 travée de 55 pieds 6 pouces ; Quispamsis, 1 travée de 24 pieds ; ruisseau Darling, 1 travée de 25 pieds 5 pouces ; Groom's Cove, 1 travée de 20 pieds 6 pouces ; Coursier du moulin de Morton, 1 travée de 34 pieds ; rivière Charlo, nord et sud, 5 travées de 56 pieds chacune.

Les changements et réparations nécessaires à la maçonnerie des culées et de piles ont été faits, de nouveaux tabliers posés et les ouvrages de reconstruction achevés.

Pont au-dessus de la voie à Halifax.

Un pont très élevé à deux voies. Ce pont a été terminé autant qu'il était possible jusqu'à ce que soit finie l'excavation dans le roc nécessaire à la troisième voie.

Les ponts suivants ont été renforcés en les doublant avec des travées prises ailleurs, les ouvrages consistant dans le transport des travées de doublure depuis leur ancien emplacement et leur montage au nouvel endroit qu'elles doivent occuper : Indian-Brook, 3 travées ; Richibouctou, 3 travées ; division de North-Coal, 3 travées ; Trois-Pistoles, 1 travée ; pont Dickey, 1 travée ; ruisseau Otter, 1 travée ; Saint-Anaclet, 1 travée.

Les ponts suivants à simple voie ont été donnés à l'entreprise et leur construction et montage sont maintenant en cours ; pont de la rivière Sutherland, une travée de 166 pieds 6 pouces ; Sackville, 3 travées de 163 pieds 3 pouces chacune ; pont La Planche, 1 travée de 81 pieds 11½ pouces ; rivière au Saumon, 2 travées de 104 pieds chacune ; Mitchell, 2 travées de 193 pieds, 4 travées à longerons, de diverses longueurs, 2 courbes les chevalets en acier, 5 piles en maçonnerie et 2 culées ; Saint-Léonard, 2 travées de 164 pieds 2½ pouces, 8 travées à longerons de diverses longueurs, 3 tours sur chevalets, 9 piles en maçonnerie et 2 culées ; pont de East-River, 4 travées de 86 pieds chacune. C'est un solide pont à double voie, 3 longerons, remplaçant un ancien pont du type anglais à simple voie. Un pont temporaire sur pilotis a été construit afin de ne pas gêner la circulation pendant le montage du nouveau pont. Les agrandissements nécessaires aux piles et culées sont en voie de construction.

La substruction de deux ponts à simple voie qui devront être construits sur les branches sud-ouest et sud-est de la rivière Nicolet près de Mitchell et de la gare de la jonction de Saint-Léonard, P. Q., est donnée à l'entreprise, mais jusqu'à présent on n'a encore fait que les ouvrages préparatoires.

Agrandissement des installations à Lévis.

Le pont au-dessus de la voie acheté l'an dernier a été transporté à Pictou, N.E., où il sera monté près de la nouvelle gare en cours de construction. Un quai de chargement a été construit sur le côté nord de la halle aux marchandises. La chaudière à appareil de tirage par induction qui a été achetée l'an dernier a été installée. Les citernes dépendant du service de l'eau ont été installées dans la nouvelle gare, l'ancienne gare des voyageurs a été convertie en une halle à marchandises et un quai de déchargement a été construit sur le côté nord de la halle. La salle provisoire aux bagages qui avait été construite pour le service en attendant l'achèvement de la nouvelle gare donnée en construction, a été démolie et remodelée pour le service de la division de la mécanique.

L'ouvrage de la pose des fils pour l'éclairage à l'électricité des toits en parapluie a été achevé.

Les fondations en béton des toits en parapluie sont terminées. Une grande quantité de matériaux destinés aux quais en béton ont été délivrés et environ 1,500 verges carrées posées.

Voies de garage additionnelles le long de la ligne.

Les voies de garage suivantes ont été posées :—

	Pieds.
Petitcodiac, prolongement de la voie de garage	875
Sussex, " " "	620
Quispamsis, " " "	272
Shédiac, nouvelle voie de garage..................	1,750
Pointe-du-Chêne, nouvelle voie de garage..............	15,00
Debert, " "	1,588
" prolongement de la "	1,000
Wentworth, " "	250
Salt Springs, nouvelle "	2,002
Springhill Junct., " "	1,136
Athol, " "	465
Memramcook, prolongement "	2,000
Entre Glengarry et Hopewell, nouvelle voie de passage......	2,600
Lansdowne, nouvelle voie de garage..................	560
Sandy Cove, " "	190
Riversdale, prolongement "	2,027

	Pieds.
Hilden, prolongement de la voie de garage de chargement. . .	545
Brookfield, prolongement de la voie de garage de chargement	2,420
Oxford Junction, prolongement de la voie de garage..........	1,400
Tufts Cove, nouvelle voie de garage........................	275
Brierly Brook, prolongement de la voie de garage..........	930
Merigonish, prolongement de la voie de garage.............	401
Christmas Island, nouvelle voie de garage..................	1,470
Alba, prolongement de la voie de garage....................	867
Coal Branch, prolongement de la voie de garage............	428
Adamsville, prolongement de la voie de garage..............	550
Barnaby River, prolongement de la voie de garage..........	1,600
New Castle, nouvelle voie de passage.......................	4,900
Gloucester Junction, nouvelle voie de garage...............	1,400
Beresford, prolongement de la voie de garage..............	340
New Miles, nouvelle voie de garage.........................	1,503
Beaver Brook, nouvelle voie de garage.....................	805
Red Pine, nouvelle voie de garage..........................	2,200
Campbellton, nouvelle voie de garage.......................	1,682
Campbellton, terrain acheté pour la voie de garage.........	
Assametquagan, nouvelle voie de garage....................	398
Beau River, nouvelle voie de garage........................	520
Saint-Moïse, nouvelle voie de garage	431
Sainte-Luce, prolongement de la voie de garage.............	720
Saint-Anaclet, nouvelle voie de garage.....................	1,616
Bic, prolongement de la voie de garage.....................	550
Saint-Fabien, prolongement de la voie de garage...........	1,600
Saint Simon, prolongement de la voie de garage............	700
Trois-Pistoles, prolongement de la voie de garage	775
Saint-Eloi, prolongement de la voie de garage.............	800
Saint-Arsène, prolongement de la voie de garage...........	700
Cacouna, prolongement de la voie de garage................	202
Saint-Philippe-de-Néri prolongement de la voie de garage. . .	1,300
Saint-Pacôme, prolongement de la voie de garage...........	600
Sainte-Anne, nouvelle voie de garage.......................	1,125
Sainte Louise, prolongement de la voie de garage..........	300
Saint-Jean-Port-Joli, prolongement de la voie de garage.....	500
Cap Saint-Ignace, prolongement de la voie de garage	1,700
Sainte-Hélène, prolongement de la voie de garage..........	1,023
Foresdale, nouvelle voie de garage.........................	845
Saint-Edouard, nouvelle traversée au-dessus de la voie......	124
Saint-Edouard, prolongement de la voie de garage..........	801
Nelson, prolongement de la voie de garage.................	704
Stewiacke, prolongement de la voie de passage.............	300
Johnstone's Road, nouveau rameau	440
Sultan Road, nouveau rameau...............................	450
Chatham Junction, prolongement de la voie de garage......	150
Cushman's Ballast Pit, nouvelle voie de garage.............	910
Chelmsford, nouveau rameau...............................	312
Grep Rapids, nouvelle voie de garage.......................	338
Coughlan's, prolongement de la voie de garage.............	576
Upper Blackville, prolongement de la voie de garage........	470
Weaver's, prolongement de la voie de garage...............	500
Hurley's Brook, nouveau rameau...........................	200
Carroll's, nouveau rameau.................................	452
McNamee's, prolongement de la voie de garage.............	600
Astles, prolongement du garage de passage................	495

	Pieds.
Penniac, prolongement de la voie de garage..................	600
Gibson, nouveau rameau..................................	1,225
Pictou, quai de prolongement au complet.....................	
Glengarry, quai de chargement..............................	450
Meadow, garage de passage.................................	2,100

Agrandissements et améliorations le long de la ligne.

Ce crédit a servi à payer les ouvrages suivants,—

Pomquet, quai prolongé de 89 pieds.

Belmont, quai prolongé, cave et égout creusés.

Alton, quai de chargement et nouvelle gare.

South-River, quai prolongé de 88 pieds.

Afton, quai prolongé de 75 pieds,

Antigonish, quai de chargement, 127 pieds.

Charlo, allonge à la gare.

Saint-Pacôme, gare renouvelée et agrandie et quai de prolongement construit.

Montmagny, allonge à la gare.

Sainte-Anne, gare remodelée et agrandie.

Rogersville, gare agrandie, salle des bagages construite et quai prolongé.

Bathurst, allonge à la halle des marchandises.

Oxford-Junction, halle aux marchandises allongée et quai prolongé de 272 pieds.

Campbellton, cabinet de toilette installé dans la halle aux marchandises, quai prolongé et parc à bestiaux fourni.

Chemin Bayfield, nouvelle gare, vieille gare convertie en halle aux marchandises et salle aux bagages.

Hilden, gare agrandie et améliorée, et halle aux marchandises fournie.

Mulgrave, halle aux marchandises fournie et quai prolongé.

Salmon Lake, gare installée, terrain acheté, bâtiments actuels déplacés et quai construit.

Sussex, allonge à la halle aux marchandises, et terrain additionnel acheté.

Canaan, halle aux marchandises et gare remodelées, quai prolongé et parc à bestiaux fourni.

Jonction de Saint-Charles, allonge à la gare.

Shubenacadi, allonge à la halle aux marchandises et prolongement de quai.

Granton, gare.

Sainte-Louise, allonge à la gare et logement.

Villeroy, nouvelle gare.

McKinnon's-Harbour, améliorations au terrain de déchargement et prolongement du quai.

Brierly-Brook, prolongement de quai, 100 pieds.

Mitchell, logement pour le chef de gare et halle aux marchandises.

Rimouski, allonge à la glacière et prolongement de quai.

Nash's-Creek, allonge à la gare.

River-John, gare remodelée.

Saint-Pascal, gare agrandie.

Rivière-du-Loup, glacière.

New-Glasgow, salle des bagages allongée.

Valley, quai prolongé de 175 pieds.

Lansdowne, quai prolongé de 170 pieds.

Brookfield, quai prolongé de 215 pieds.

Fairview, quai prolongé de 150 pieds.

Elmsdale, quai prolongé de 275 pieds.

Glengarry, quai prolongé de 170 pieds.

Sainte-Flavie, allonge à la glacière.

Saint-Alexis, gare allongée et service de l'eau.
Laurier, halle aux marchandises et quai construits, et cave agrandie.
Saint-Romuald, cave sous la gare agrandie, et drain posé.
Rivière George, quai prolongé de 80 pieds.
Boiesdale, quai prolongé de 100 pieds.
Boiestown, quai neuf de 160 pieds.
Point-Rouge, abri fourni.
Rivière Glade, parc à bestiaux construit.
Renforth, abri fourni.
Boundary-Creek, parc à bestiaux construit.
Salisbury, salle aux bagages allongée et quai prolongé.
Bayfield, quai construit.
Petitcodiac, quai prolongé de 120 pieds.
Folleigh, quai prolongé de 150 pieds.
Browne's-Crossing, abri et quai prolongé.
Westchester, quai prolongé de 140 pieds.
Rivière Barney, quai prolongé de 100 pieds.
Merigonish-Ouest, quai prolongé de 100 pieds.
Piedmont, quai prolongé de 75 pieds.
Iona, quai prolongé de 75 pieds.
Flat-Lands, quai prolongé de 55 pieds.
West-River, quai prolongé de 275 pieds.
Marshy Hope, quai prolongé de 130 pieds.
Charlotte, halle aux marchandises construite.
Saint-Edouard, halle aux marchandises construite.
Saint-George, halle aux marchandises construite.
Saint-Cyrille, halle aux marchandises construite.
Tracadie, améliorations à la gare.
Kempt, nouvelle gare et quai.
Belledune, Church Road, nouvelle gare.
Sainte-Hélène, gare agrandie et halle aux marchandises,
Millerton, quai prolongé.
Alba, quai prolongé de 100 pieds.
Chatham-Junction, halle aux marchandises agrandie et quai prolongé.
Garage de McKay, gare en cours de construction.
L'Islet, gare agrandie.
Saint-Pierre, terrain d'empilage agrandi.
Pont Wallace. quai prolongé et parc aux bestiaux fourni.
Shubenacadie, quai prolongé de 80 pieds.
Petit-Roche, allonge à la gare.
Maccan, nouvelle gare en cours de construction.
Pirate-Harbour, une remise à locomotives à neuf places a été construite, et un bâtiment érigé pour les magasins et les bureaux.
Rockingham, quai prolongé.
King, quai pour les voyageurs et les marchandises.
Lutz, quai pour les voyageurs et les marchandises.
Union, des plans et des devis ont été préparés pour la construction d'une nouvelle gare et des soumissions demandées.

Nouvelle superstructure du pont de la Ristigouche.

Les trois travées restantes de la superstructure de ce pont, qui n'avaient pu être montées avant la fin de l'exercice 1903-04, ont été montées et achevées ; et un tablier neuf a été posé sur toute la longueur du pont.

Pour draguer et pétarder la roche au terminus en eau profonde.

Il a été fait du dragage et du pétardement et 1,947 verges cubes ont été enlevées pendant l'exercice.

Améliorations au Petit Métis et détournement du chemin public.

Le chemin public a été détourné à cet endroit.

Nouvelle gare à Windsor, N.-E.

Des plans et devis ont été préparés pour une gare, des soumissions demandées et un contrat accordé et les ouvrages de construction sont en bonne voie. Des plans et devis ont été préparés pour une allonge à la halle aux marchandises la rendant juste une fois plus grande qu'elle est présentement. Des soumissions ont été demandées pour ces ouvrages, mais il a été subséquemment décidé de changer l'emplacement de la halle, et de nouvelles soumissions sont demandées. Pour l'utilisation du nouvel emplacement il faudra remanier jusqu'à un certain point les voies dans la cour.

Agrandissement à Amherst.

Une remise à locomotives a été fournie, la cour arrangée de nouveau, des voies de garage exigeant un nivellement considérable, ont été posées. Des améliorations ont été faites à la cour d'emmagasinage, et le parc à bestiaux agrandi.

Augmentation du service de l'eau.

A même ce crédit il a été fait des améliorations aux endroits suivants le long de la ligne : A Piedmont, Sainte-Lucie, Sacré-Cœur, Jonction d'Ashton, Bayfield Road, Rivière Ouelle, Springhill-Junction, Mitchell et Manseau.

Un foret fut acheté pour forer un puits, ainsi que 18 tuyaux droits automatiques, et des conduites ont été fournies pour prolonger le service de l'eau aux endroits suivants : Trois-Pistoles, Sainte-Anne, Drummondville, Saint-Fabien, Bathurst et l'Ilet.

Agrandissement à Amqui.

Il a été donné un contrat pour une nouvelle gare, dont les plans et devis ont ete préparés l'an dernier et elle est maintenant terminée.

Le quai a été prolongé et une certaine somme de nivellement fait dans la nouvelle cour, où les voies de garage additionnelles ont été posées. L'ancienne gare et la halle aux marchandises ont été transportées de l'autre côté de la voie et ont été converties en halle aux marchandises.

Agrandissement à Stellarton.

Une nouvelle gare à voyageurs, une salle à bagages, des bureaux et des magasins ont été fournis. La halle aux marchandises a été enlevé de l'endroit où est bâtie la nouvelle gare à voyageurs et installée à l'endroit qu'elle occupe aujourd'hui. L'égoût de 18″ a été prolongé de 1,000 pieds. Le ciment, le sable et le gravier destinés aux quais en béton sont en partie livrés à pied d'œuvre.

Remise à locomotives, ateliers de machines, etc., à la Rivière-du-Loup.

La remise à locomotives de 24 places a été terminée et munie de chaudières et tuyaux à vapeur, de compresseurs d'air, d'appareils de tirage par induction, d'un système de chauffage à air chaud, de tuyaux à vapeur, à air et à eau. Le service de l'eau a été prolongé, de nouvelles voies de garage posées et le nivellement fait.

Remise à locomotives, etc., Chaudière-Junction.

La remise à locomotives à 18 places qui était en cours de construction l'an dernier a été enlevée, et les chaudières à vapeur avec tuyaux à vapeur, compresseurs d'air, appareils de tirage par induction, système de chauffage à air chaud, tuyaux à vapeur à air et à eau ont été installés.

Le service de l'eau a été prolongé, et un contrat a été donné pour la construction d'une citerne de 80,000 gallons d'eau, et l'ouvrage avance rapidement. Des voies de garage additionnelles ont été posées, et du nivellement fait dans la nouvelle cour.

Agrandissement des installations à Saint-Jean.

Le bâtiment destiné aux magasins et aux bureaux, donné à l'entreprise l'an dernier a été achevé.

Il a été préparé des plans et devis pour le prolongement de la remise des trains et de la salle aux bagages, et des soumissions ont été demandées.

Le service de l'éclairage à l'électricité et celui de l'eau à la nouvelle remise des locomotives a été amélioré, l'extrémité est de la cour a été agrandie, de nouvelles voies, posées et du nivellement fait. Il a également été installé dans la nouvelle remise des locomotives, des chaudières à vapeur, des pompes à vapeur, un compresseur d'air, un appareil de tirage par induction, un systeme de chauffage à air chaud, des tuyaux à vapeur et à eau, et une fosse à piquer a aussi été creusée dans cette nouvelle remise.

Des plans et devis ont été préparés pour deux ponts au-dessus de la voie, pour lesquels il sera bientôt demandé des soumissions.

Agrandissement des installations à Halifax.

Les propriétés sises sur le côté supérieur de la rue Water entre la rue North et l'élévateur à grain, ont été achetées. Les ouvrages d'installation de l'outillage électrique dans l'usine de la rue North, y compris la pose des fils dans les hangars, cour et autres bâtiments de Richmond, ont été terminés.

Des planchers en béton et autres modifications ont été posés et faits pour l'installation des nouvelles chaudières.

Il a été fait une somme considérable de dragage aux jetées n°s 8 et 9 pour le nouveau mur du quai. La jetée sur pilotis passés à la créosote, pour laquelle il a été donné un contrat l'an dernier a été achevée. Le hangar aux marchandises érigé sur cette jetée a également été achevé.

Mur de quai en coffrage—le bois d'œuvre et les billes nécessaires à cette structure ont été délivrés et l'ouvrage de construction se fait à l'entreprise, et fait des progrès.

Un bâtiment neuf a été construit à la rue North pour l'appareil à gaz Pintsch. Un second étage a été ajouté au hangar situé sur la jetée n° 2 afin de donner plus de place pour les immigrants ; on est à construire une passerelle élevée entre le hangar n° 2 le bâtiment des immigrants et au-dessus de la cour entre le hangar n° 2 et le hangar n° 3.

Les vieux bâtiments ont tous été enlevés du terrain acheté l'an dernier entre le bâtiment de l'élévateur à grain et la rue Cornwallis ; et les ouvrages de nivellement pour le prolongement des voies sur ce terrain ont été déterminés.

Des plans ont été préparés pour un quai sur pilotis passés à la créosote, et pour un hangar à marchandises, et des soumissions ont été demandées pour ces matériaux.

Agrandissement des installations à Pictou.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour une gare à voyageurs, en pierre et en brique, et la construction est en cours d'exécution.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées et un contrat donné pour un nouveau quai en bois créosoté. Les pilotis passés à la créosote et le pin dur nécessaires à ces ouvrages ont été commandés et une partie a été délivrée à pied d'œuvre. Le terrain du moulin Primrose a été acheté pour y installer une remise à locomotives à neuf places pour laquelle des plans et devis ont été préparés et des soumissions seront demandées bientôt.

Améliorations à Sydney-Nord.

La construction d'un nouveau hangar à marchandises a été terminée, les vieux hangars à marchandises ont été déplacés de leur présente situation et installés à l'extrémité du hangar neuf et reliés à lui ; les voies de garage nécessaires ont été posées et la cour nivelée. De nouveaux terrains ont été achetés pour agrandir la cour.

Agrandissement des installations à Moncton.

Des plans ont été préparés pour la construction d'un second étage à l'atelier des wagons en brique. Les armatures d'acier ont été fournies par contrat et montées par ouvrage à la journée.

Le reste de l'ouvragc se fait aussi à la journée.

Des plans ont été préparés pour un bâtiment destiné à servir de magasins et de bureaux, mais à cause de changements projetés dans d'autres bâtiments, l'ouvrage de construction n'a pas été commencé. La présente halle aux marchandises a été allongée et le hangar des marchandises non réclamées a été placé à un autre endroit. Une citerne souterraine d'une capacité de 7,500 gallons d'huile a été installée sous l'usine à gaz Pintsch, pour y garder l'huile destinée à faire le gaz. Le système de chauffage par ventilateur a été installé dans l'allonge des deux ateliers de wagons et voitures.

Agrandissement des installations à Sainte-Flavie.

La remise à locomotives à douze places et son annexe ainsi que la plaque tournante ont été achevés. Les chaudières à vapeur, pompes à vapeur, compresseur d'air, l'outillage de tirage par induction, le système de chauffage à air chaud, les tuyaux à vapeur, à air et à eau, ont été installés dans la nouvelle remise aux locomotives. L'ancienne remise étant devenue impropre au service a été démolie.

Il a été construit à l'entreprise un bâtiment devant servir de magasin et de bureau, et un réservoir de quatre-vingt mille gallons d'eau a été amélioré.

La cour a été remaniée, de nouvelles voies posées et un peu de nivellement fait.

La glacière a reçu un étage additionnel.

Amélioration du service des bacs, détroit de Canso.

A la Pointe Tupper il a été construit une jetée de protection en caisson ; l'ouvrage a été commencé en septembre 1904, et a été terminé le 27 décembre 1904. Cet ouvrage a subi la rude épreuve de la poussée des glaces ce printemps, et il a été démontré que c'était un ouvrage de premier ordre. Les piédestaux du pont de transfert à Mulgrave ont été renforcés.

Il a été construit à la Pointe-Tupper un nouveau monte-charge et viaduc à charbon.

Protection du pont de Grand-Narrows.

Le bois de construction et les billes nécessaires à ces ouvrages ont été achetés par le chemin de fer et livrés, et les ouvrages de la construction et du remplissage en pierre se font présentement à l'entreprise.

Sémaphores aux stations.

De longs sémaphores magneto-électriques ont été installés à Trenton et à Oxford-Junction.

Outillage portatif pour percer et couper les rails.

Cet outillage a été fourni.

Prolongement jusqu'aux mines de Sydney.

Le nivellement pour ces ouvrages a été commencé le 15 octobre 1904 et discontinué le 15 novembre, à cause de la rigueur de la température, et l'ouvrage a été repris le 15 mai ; ce nivellement se fait avec autant de promptitude que le permet la nature de l'ouvrage. La Nova Scotia Steel and Coal Company s'étant opposée à ce que ce chemin suivit une direction parallèle au sien entre les stations 28 et 60, l'ouvrage a été discontinué sur cette partie de la ligne. Un ponceau en béton et trois en cèdre ont été construits, et le nivellement est bien avancé. Des soumissions ont été demandées pour le nivellement et la pose des rails sur l'extrémité de Sydney-Nord.

Détournement de la ligne à la Jonction de Saint-Léonard.

Une partie de l'emplacement de la voie a été payée et le reste acquis par voie d'expropriation. Le nivellement a été fait à l'entreprise et terminé, savoir 1·23 milles y compris les voies d'évitement.

Détournement de la ligne à Mitchell.

Une partie de l'emplacement de la voie a été achetée et le reste pris par voie d'expropriation. Le nivellement s'est fait à l'entreprise et a été achevé—1.59 mille, y compris les voies d'évitement.

Réduction de la courbe à Birch-Cove.

L'ouvrage se fait à l'entreprise et avance.

Doublement de certaines parties de la voie.

Le nivellement pour la pose de la double voie entre le pont Bedfort et Windsor-Junction, 5·80 milles, y compris les voies d'évitement, a été terminé. Le nivellement est à peu près à moitié terminé pour la pose de la double voie entre Stellarton et New Glasgow, 1·95 mille, y compris les voies d'évitement. Entre Rockingham et Bedford l'ouvrage est donné à l'entreprise et 75 pour cent sont terminés, 5·08 milles, y compris les voies d'évitement. Entre Moncton et Painsec-Junction, 7·48 milles, y compris les voies d'évitement, et entre Hadlow et la courbe de la Chaudière, 6·03 milles, y compris les voies d'évitement. Les explorations ont été faites et les plans sont en cours de préparation pour la demande de soumissions.

La superstructure d'un pont de trois travées à double voie sur la rivière Sackville, à Bedford, N.-E,, est donnée à l'entreprise et certains ouvrages préparatoires faits.

Rails d'acier et attaches.

Dans le cours de l'exercice il a été acheté $30{,}734\frac{2043}{2240}$ tonnes de rails de 80 livres pour renouveler la voie en rails plus lourds.

Agrandissements des installations à Truro.

Le terrain nécessaire à la nouvelle remise à locomotives a été acheté et il a été fait une somme considérable de nivellement et d'excavation sur l'emplacement de ce bâtiment. Un contrat a été donné pour la construction d'une remise à locomotives de 30 places, et cet ouvrage est en bonne voie d'exécution. Il a également été donné un contrat pour une allonge à la halle aux marchandises et l'ouvrage est terminé. Il a été préparé des plans et devis pour les chaudières, l'outillage de tirage par induction, les pompes à vapeur, le compresseur d'air, le système de chauffage à l'air chaud, et les tuyaux nécessaires pour cette nouvelle remise.

Améliorations à Drummondville.

Des plans et devis ont été préparés, des soumissions demandées, et un contrat donné pour une nouvelle gare en brique et en pierre, et les ouvrages de construction sont très avancés.

Le terrain pour y installer la nouvelle gare a été acheté et payé.

Améliorations à la Rivière-Ouelle.

La présente gare a été agrandie par l'addition d'une salle aux bagages et d'un logement pour le chef de gare.

Gare à Saint-Moïse.

Un contrat a été donné pour la construction d'une gare et l'ouvrage est en bonne voie.

Agrandissement des installations à Antigonish.

Un contrat a été donné pour la construction d'une nouvelle gare, et l'ouvrage se poursuit présentement. La cour a été remaniée et le nivellement fait.

Pour éliminer deux passages de voie publique à niveau de rails, à Cape-Road, Dorchester.

Un passage sous la voie a été fait en creusant le terrain et posant deux culées en pierre reposant sur des fondations en béton, avec tablier en poutres laminées en " I ".

Voie d'évitement à Saint-Romuald.

Cette voie d'évitement a été construite.

Améliorations à Sackville.

Aucun ouvrage n'a été fait pour ce crédit dans le cours de l'année.

Améliorations à Memramcook.

Un morceau de terre a été acheté pour y placer une nouvelle gare. Un contrat a été donné et une nouvelle gare érigée, et la cour de cette nouvelle gare a été nivelée.

Améliorations à Enfield.

Ce crédit n'a pas été employé.

Voies d'évitement additionnelles et rameau.

Le rameau conduisant jusqu'aux moulins de Powers, près de la station de Saint-Pacôme, 1·27 mille, est très avancé, et est maintenant en service depuis le mois de décembre dernier, bien qu'il ne soit pas encore complètement achevé.

Le rameau allant du pont de Trois-Pistoles jusqu'aux scieries de Prince était en construction dans le cours de l'année mais n'était pas achevé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. B. MACKENZIE,

Ingénieur en chef.

M. D. Pottinger,

Administrateur des chemins de fer de l'Etat.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Bureau de l'ingénieur de l'entretien,

Moncton, N.-B., 31 août 1905.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport sur la division de l'entretien de la voie et des ouvrages pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

VOIE.

Dans le cours de l'exercice 118·20 milles de rails de 56, 58, 67, 80 et 110 livres à la verge ont été enlevés et remplacés par des rails de 56, 58, 67, 80 et 110 livres sur un parcours de 63·91 milles.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice 730,451 traverses ordinaires et 250 jeux de traverses d'aiguilles ont été posées.

BALLAST.

Dans le cours de l'exercice 109·62 milles de voie ont été ballastés et ont exigé 149,551 verges cubes de gravier et 14,889 verges cubes de cendres et de scories.

AIGUILLES ET SÉMAPHORES.

On a érigé des sémaphores à signaux électriques à longue distance aux stations suivantes :—

Hampton	1	Richmond	1
Marshy-Hope	2	Heatherton	2
Halifax, D.W.T	1	Pompquet	2
Tracadie	2	South-River	2
Trenton	1	Chatham-Juncton	1
Chatham	1	Gibson	3
Jacquet-River	1	Saint-Moïse	1
Saint-Pierre	1	Saint-Pacôme	2

On a installé deux cent dix-huit nouvelles aiguilles dans le cours de l'année.

De nouveaux signaux télégraphiques ont été fournis aux stations suivantes :—

Fairview,
Gibson,
Bayfield,
Marysville,
Fredericton,
Cross-Creek,
Boiestown,
Doaktown,
Rivière-du-Loup,
Blackville,
Chatham,
Chatham-Junction,
Loggieville,
Nelson,
Kempt,
Amqui,
Salmon-Lake.

On a fait les réparations nécessaires à tous les sémaphores, aiguilles d'évitement et stations de signaux télégraphiques, sur toute la ligne.

VOIES D'ÉVITEMENT.

On a construit durant l'année 2·59 milles de nouvelles voies d'évitement à différents endroits le long de la ligne.

CLÔTURE CONSTRUITE PAR NOS PROPRES HOMMES.

On a construit, à différents endroits de la ligne, 21·11 milles de nouvelle clôture en fil métallique Page, et 1·08 mille de clôture en fil barbelé de seconde main.

On a fait les réparations nécessaires aux clôtures tout le long de la ligne.

On a construit à l'entreprise 41·33 milles de nouvelle clôture en fil métallique Strathy.

CLÔTURES CONTRE LA NEIGE.

On a construit, pendant l'année, 40 verges de clôtures fixes contre la neige, de 8 pieds de hauteur ; 2,923 perches de 10 pieds de hauteur ; 123 perches de 12 pieds de hauteur, et 1,457 perches de clôtures à neige portatives.

On a fait les réparations nécessaires où il en était besoin aux abris et clôtures à neige.

QUAIS ET VIADUCS.

Réparations.

Saint-Jean, dessus du quai de délestage.
Saint-Jean, viaduc du hangar à charbon.
Saint-Jean, plateforme sur le long quai.
Pointe-du-Chêne, quai.
Springhill, viaduc à charbon.
Richmond, Halifax, viaduc à charbon.

Richmond, Halifax, table mobile.
Richmond, Halifax, jetée n° 2.
Richmond, Halifax, jetée n° 4.
Richmond, Halifax, jetée n° 6.
Richmond, Halifax, culée, jetée n° 4.
Richmond, Halifax, jetée n° 3.
Richmond, Halifax, jetée n° 8.
Truro, viaduc à charbon.
D.W.T., Halifax, cendriers.
Pictou, quai.
Pictou, viaduc à dessus en cuivre.
Merigomish, caisson, abord du pont.
Mulgrave, quai.
Sydney-Nord, quai.
Pointe Tupper, écluse.
Penniac, mur de soutènement.
Cross-Creek, quai et viaduc, protection en caisson.
Chatham, quai.
Newcastle, viaduc à charbon.
Dalhousie, quai.
Rivière-Ju-Loup, viaduc.
Lévis, caisson.
Hadlow, jetée Princess, quai.

Nouveaux ouvrages.

Saint-Jean, poteau d'amarrage au quai de lestage.
Halifax, hangar, jetée n° 2.
Sandy-Cove, coffrage.

Changements.

Richmond, viaducs à charbon.

PONTS ET PONCEAUX.

Réparations.

Saint-Jean, dessus du pont de la rue Wall.
Nauwigewauk, ponceau.
Rivière-aux-Saumon, pont.
Saint-Jean, pont de Jardine.
Hall's Creek, pont.
Rue Dorchester, St-Jean, pont à piétons.
Portage Ballast, Pit Branch, pont.
Portage Ballast, Pit Branch, 3 ponceaux.
Fort-Lawrence, pont.
Nappan, pont élevé.
Nappan, ponceau.
Entre Maccan et Truro, ponceaux.
Wentworth, ponceau.
Grenville, ponceau.
Thomson, ponceaux.
Graham, 1 mille à l'ouest de, ponceau.
Graham, $\frac{3}{4}$ " "

Graham's, ½ mille à l'ouest de, ponceau.
Milford, cour, ponceau.
Enfield, ponceau.
Alton, ½ mille à l'ouest de, ponceau.
Brown's Crossing, ponceau.
Grahams "
Steven's Siding "
Brookfield "
Windsor-Junction "
Malcolm Siding "
Elmsdale "
Shubenacadie, pont.
Alton, pont.
Glengarry, pont, Chisholm's Brook.
Richmond, ponceau.
Conn's Mills, dessus de pont.
Canfield "
River John "
Tatamagouche, ponceau.
McKay's Bridge, dessus de pont.
Benjamin "
Gasse's Bridge "
West-River, pont.
Denmark, ponceau.
River John "
Sylvester "
Lyon's Brook, 2 ponceaux.
Tatamagouche, dessus de pont.
Pictou, ponceau.
New-Glasgow, pont.
Dewar's "
South-River, ponceau.
Sutherland's-River, pont.
Linwood, pont de Stewart.
Monastery, pont.
Pine Tree "
East River "
Gillis'-Cove, dessus de pont.
Alba "
McKinnon's Harbour, dessus de pont.
Jamesville "
Chrismas Island "
Grand-Narrows, Est, ponceau.
Cooper's Pond, pont.
McKenzie's-Siding, ponceau.
Shenacadie, ouest "
Shenacadie, dessus de pont.
Shenacadie, ponceau.
Shenacadie, 2 milles à l'est, ponceau.
Beaver-Cove, dessus de pont.
Beaver-Cove, 1 mille à l'est, dessus de pont.
Boiesdale, 2 milles à l'ouest, ponceau.
Boiesdale, dessus de pont.
Barrachois, 1 mille à l'ouest, dessus de pont.
Campbell's-Bridge, dessus de pont.
Leiche's-Creek, ouest, pont.

Fresh-Water-Cove, dessus neuf et coffrage.
Munroe's, dessus de pont.
Orangedale "
Grand-Narrows, ponceau.
Iona Bluffs "
Grand-Narrows, jetée de relâche.
Barrachois, 2 ponceaux.
Estmere, pont.
West-Bay-Road, ponceau.
Boiestown, pont.
Penniac "
Zionville, ponceau.
McKenzie, pont.
Nelson Hollow, pont.
Doaktown "
Blackville, "
Blackville, "
Durham, "
Barnaby-River, ponceau.
Adamsville, "
Indiantown Branch, ponceaux.
Coal Branch, ponceau.
Cocaigne River, pont.
Buctouche-River, "
Berry's-Mills, ponceau.
Dalhousie-Junction, ponceau.
Jacquet-Biver, pont.
Section 67. "
Section 62, "
Section 55, "
Section 66, ponceau.
Dalhousie Branch, ponceau.
Section 72, ponceaux.
Section 65, "
Section 64, pont.
Section 68, ponceau.
Ristigouche-River, ponceau.
Gordon's-Brook, pont.
Saint-Alexis, "
Indian-Brook, "
Tobogote, "
Saint-Simon, "
Otto-Brook, "
Saint-Fabien, ponceau.
Saint-Eloi, "
Isle-Verte, "
Saint-Simon, "
Saint-Anaclet, "
Saint-Joseph, pont.
Entre Saint-Romuald et la Courbe de la Chaudière, ponceau n° 12.
Saint-Jean-Port-Joli, à l'ouest de, ponceau n° 4.
Old Lake Road, ponceau.
Saint-Henri, ponceau.
Sainte-Anne, pont.
Saint-Paschal, ponceau.
Trois-Saumons, pont.
Saint-Jean-Port-Joli, pont.

Saint-Jean-Port-Joli, ponceau.
Sainte-Louise, pont.
Section 225, ponceau.
" 119, "
Saint-François Station, à l'ouest de, ponceau.
Sainte-Perpétue, ponceau.
Forestdale, "
Saint-Germain, "
Saint-Léonard, "
Saint-Eugène, "
Saint-Venceslas, à l'est de, ponceau.
Forestdale, pont.
Nicolet, ponceau.
Drummondville, à l'ouest de, ponceau.
Drummondville Yard, "

OUVRAGE EN MAÇONNERIE FAIT.

Réparations.

St. John, rue Wall, pont.
Apohaqui. ponceau.
Sussex, "
" "
Moncton, cendriers dans la cour.
Sackville, jetée à pont.
Amherst, $\frac{1}{4}$ mille à l'est de, ponceau en poutres.
Amherst, tunnel.
Calhoun's, ponceau en poutres.
Bulmer's-Siding, ponceau.
Westcock-Siding, garde-bestiaux.
Little-Forks, pont.
" ponceau.
" $\frac{1}{2}$ mille à l'est de, ponceau fermé.
" " " ouvert.
" " " en poutres.
Springhill-Junction, cour, ponceau fermé.
Thomson, 2 milles à l'ouest de, tuyau posé.
" 1 mille à l'est de, ponceau fermé.
" $1\frac{1}{4}$ mille à l'est de, "
" $1\frac{1}{2}$ " "
" $\frac{1}{4}$ " " arqué.
Wentworth, ponceau ouvert.
Londonderry, ponceau fermé.
Truro, 3 milles au sud de, ponceau en poutres.
Brookfield, cour, ponceau fermé.
" gare, ponceaux fermés.
" à l'est de, pont de prairie.
" 1 mille à l'est de, ponceau.
" 1 mille à l'ouest de, ponceau.
Graham's-Siding, ponceau en poutres.
" $\frac{1}{2}$ mille à l'ouest de, ponceau.
" $\frac{3}{4}$ " "
" 1 " "
Amherst, tunnel.
Calhoun's, ponceau en poutres.
Bulmer's Siding, ponceau.

Bulmer's Siding, garde-bestiaux.
Little Forks, pont.
Little-Forks, ponceau.
Little-Forks, ½ mille à l'est de, ponceau.
Little-Forks, ½ " " ponceau ouvert.
Little-Forks, " " " en poutres.
Springhill Junction, cour, ponceau fermé.
Thomson, 2 milles à l'ouest de, tuyau posé.
Thomson, 1 " " ponceau fermé.
Thomson, 1¼ " " " "
Thomson, 1½ " " " "
Thomson, ¼ " " " arqué.
Wentworth, ponceau ouvert.
Londonderry, " fermé.
Truro, 3 milles au sud, ponceau en poutres.
Brookfield, cour, ponceau fermé.
Brokfield, gare, ponceaux fermés.
Brookfield, est de, pont de prairie.
Brookfield, 1 mille à l'est de, ponceau.
Brookfield, 1 " l'ouest de, "
Graham's-Siding, ponceau en poutres.
Graham's-Siding, ½ mille à l'ouest de, ponceau.
Graham's-Siding, ¾ " " "
Graham's-Siding, 1 " " "
Saint-Henri, gare, ponceau.
" à l'ouest de, ponceau.
" 2 milles à l'ouest de, pont.
Saint-Charles, gare, ponceaux.
Saint-Jean-Chysostôme, à l'est de, garde-bestiaux.
Nicolet, pont.
Drummondville, pont.

PEINTURAGE.

Ponts.

Front-Creek.
Pont n° 12, est de Truro.
Havre de Pictou.
Middle-River.
Dewar's, à l'est de gare Avondale.
Pont n° 6 " "
Antigonish.
Pomquet.
Rivière du Sud.
Merigomish.
New-Mills.
Charlo.
Rivière Benjamin.
" déversoir.
Belledune.
Mill-Creek.
Bartibogue.
Elm-Tree.
Miramichi-Sud.
Debert.

Halte à l'est de Green-Point.
Truro, au-dessus de la voie.
" Mud-Creek.
Rivière au Saumon.
" du Nord.
" Belmont.
Jordon's.
Elmsdale.
Lydia-Brook.
Kouchibouche.
Rivière Barnaby, 2e traverse.
" 3e "
Rivière-du-Loup.
Petit-Métis.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Réparations.

Saint-Jean, hangar à charbon.
" remise à train.
" " n° 3.
" plateforme de chargement, quai de lestage.
" maison à logements n° 4.
Saint-Jean, Irving House.
" plateforme de chargement.
" maison du compteur d'eau.
" hangar n° 9, long quai.
" bureau, plateforme de chargement.
" hangars à marchandises n°s 1 et 2.
" rotonde.
" glissoire du hangar à charbon.
" bureau, hangar n° 4.
" plancher, hangar n° 9.
" cave, nouveau hangar à marchandises.
" hangar à marchandises n° 7.
" " " 2.
" maison à outils.
" quai de gare.
" plateforme de chargement.
Brookville, quai de gare.
Brookville, balustrade de plateforme.
Brookville, marches de gare.
Terryburn, gare.
Riverside, "
Rothesay, plateforme.
Armstrong, abri.
Quispamsis, plateforme.
Quispamsis, maison à marchandises.
Quispamsis, maison à chars à bras.
Model Farm, cabinets d'aisance lambrissés.
Jubilee, gare.
Jubilee, plateforme.
Jubilee, plancher.
Nauwigewauk, plateforme.
Nauwigewauk, " à bestiaux.
Nauwigewauk, gare.

Nauwigewauk, maison à outils.
Lakeside, plateforme.
Hampton, toit de gare.
Hampton, plateforme.
Passekeag, "
Bloomfield, "
Bloomfield, gare.
Norton, plateforme.
Norton, maison à outils.
Secord's, plateforme.
Apohaxui, plateforme.
Apohaqui, gare.
Sussex, plateforme.
" hangar à charbon.
" plateforme.
" bâtiment à locomotives, rang de cheminées.
" plateforme de chargement.
" maison à outils.
" hangar à marchandises.
" gare.
Plumweseep, cabinets d'aisance lambrissés.
Penobsquis, plateforme.
Penobsquis, gare.
Penobsquis, salle d'attente lambrissée.
Penobsquis, plateforme de chargement.
Anagance, plateforme.
Anagance, toit de gare.
Petitcodiac, maison à marchandises.
Petitcodiac, plateforme.
Peticodiac, gare.
Petitcodiac, bureau de la gare.
Peticodiac, toît de gare
Rivière Glade, parc aux bestiaux.
Rivière Glade, gare.
Salisbury, plateforme de chargement.
Salisbury, chambre à bagage.
Salisbury, gare.
Salisbury, habitation et gare.
Boundary-Creek, gare.
Boundary-Creek, parc aux bestiaux.
Moncton, glacière.
Moncton, toit de rotonde.
Moncton, usine à chars en brique.
Moncton, atelier des machines.
Moncton, ancien bureau de chef de gare.
Moncton, plancher de rotonde.
Moncton, ventilateur, usine à gaz Pintsch.
Moncton, hangar de transfert de soute à charbon.
Moncton, maison à van, remise à chars en brique.
Moncton, hangar temporaire à bois de construction.
Moncton, quai de gare.
Moncton, bureau de pointeur.
Moncton, châssis, hangar à marchandises.
Moncton, plateforme de maison à marchandises.
Moncton, toit en bardeaux d'atelier de peinture.
Moncton, cottages du Gouvernement.
Moncton, plateforme entre le parc aux bestiaux et hangar de transport.

Moncton, cave lambrissée, cottage n° 6.
Moncton, cabinets d'aisances pour cottage n° 4.
Moncton, chambre de mélanges, atelier de peinture.
Moncton, porte ancienne, rotonde.
Moncton, hangar pour nouveau planeur.
Moncton, monture de batterie, sous-sol de maison d'arrêt.
Moncton, plancher d'usines aux bouilloires.
Moncton, " à mouvement.
Moncton, " d'atelier de peinture.
Moncton, construire plancher d'usine.
Moncton, plateforme, atelier de peinture de l'est.
Moncton, toit d'usine à tuyaux.
Humphreys, abri.
Chemin Dorchester, plateforme.
Shediac, maison à marchandises.
Shédiac, plateforme.
Pointe-du-Chêne, gare.
Pointe-du-Chêne, rotonde.
Painsec-Junction, plateforme.
Painsec-Junction, gare.
Calhoun, porte de gare.
Memramcook, châssis de gare.
College-Bridge, gare et plateforme.
Upper-Dorchester, plateforme.
Dorchester, gare.
Sackville "
Aulac, plateforme.
Amherst "
Amherst, salle d'entrepôt.
Amherst, maison à marchandises.
Amherst, parc aux bestiaux.
Amherst, gare.
Nappan "
Athol "
Springhill-Junction, plateforme.
Springhill-Junction, gare et maison à marchandises.
Rivière Philip, plateforme.
Oxford-Junction "
Oxford-Junction, glissoire à charbon au château-d'eau.
Wentworth, plateforme.
Debert, parc aux bestiaux.
Debert, hangar à charbon.
Debert, gare et plateforme.
Belmont, cave de gare.
Belmont, plateforme.
Truro, portes de rotonde.
Truro, guérite du surveillant.
Truro, viaduc à charbon de McDonald.
Truro, porte de restaurant.
Truro, gare, robinet, mât et tour.
Truro, glissoire à charbon à l'ouest.
Truro, poêle à huile tourne-broche.
Brookfield, maison à marchandises.
Shubenacadie "
Milford, couvrir puits.
Elmsdale, porte de maison à marchandises.
Wellington, gare.

Bedford, toit de gare.
Fairview, gare et cuisine.
Richmond, remise de la huilerie.
Richmond, plancher, usine de force motrice.
Richmond, hangar n° 8.
Richmond, boutique de forgeron.
Richmond, guérite du surveillant.
Richmond, plateforme.
Richmond, parc aux bestiaux.
Richmond, pièces de bois du cendrier.
Richmond, atelier d'ajustement, planchers.
Richmond, toit de logements, W. C. Ross.
Richmond, glissoire de viaduc à charbon.
Richmond, remises à outils.
Richmond, portes de remise aux bestiaux.
Richmond, plancher, atelier des machines.
Richmnod, atelier des machines.
Richmond, mur de rotonde et toit.
Richmond, hangar à charbon.
Richmond, gare.
Richmond, atelier à wagons et toit.
Halifax, rue North, mur de soutènement.
Halifax, " " allées en béton.
Halifax, " " lambrissage en métal.
Halifax, " " portes de salle à bagage.
Halifax, " " salle à bouilloire, usine de force motrice.
Halifax, D.W.T., hangar, jetée n° 2.
Halifax, D.W.T., hangars 1, 2, 3 et 4.
Halifax, D.W.T., hangar à fret.
Halifax, D.W.T., lambrissage en métal.
Halifax, D.W.T., élévateur à grain, lambrissage.
Halifax, D.W.T., bâtiment d'immigration.
Halifax, D.W.T., " " , en haut.
Halifax, D.W.T., passage.
Halifax, D.W.T., comptoir de bureau.
Halifax, D.W.T., maison de fret.
Halifax, plateforme.
Halifax, tablettes, dép. des chars P. S. & D.
Halifax, fondation en béton, installation électrique.
Halifax, rotonde, portes d'usine à force motrice.
Halifax, cendriers.
Halifax, toit de buanderie.
Halifax, bibliothèque, bureau de D.F.A.
Halfax, toit et portes, élévateurs à grain.
Halifax, salle à dynamo, installation électrique.
Halifax, remise à auvents de wagons.
Halifax, abat-jour de remise à trains.
Halifax, remises de trains.
Halifax, hangar à fret, D.A.R.
Halifax, usine à force motrice.
Riverdale, plateforme et habitation.
West-River, gare.
Glengarry, plateforme de chargement.
Hilden, " "
Eureka, châssis dans bureau.
Alton, gare.
Waverley, plateforme.

Waverley, hangar à fret.
Tuft'sCove, plateforme.
Dartmoûth, " à passagers.
Dartmouth, gare.
Dartmouth, remise aux locomotives.
Westville, quai de gare.
Westville, logement de l'agent, cave.
Westville, hangar à fret.
Westville, gare, tablettes posées.
Westville, plateforme.
Sylvester, plateforme.
Lockbroom, gare.
Pictou, remise aux locomotives.
Pictou, hangar à fret, bureau.
Pictou, chambre à bagage.
Pictou, glacière.
Pictou, gare.
Scotsburn, contrevents.
Meadowville, tuyau de cheminée pour gare.
Tatamagouche, contrevents.
Malagash, contrevents.
Wallace Bridge, quai de gare.
Pugwash Junction, plateforme.
Pugwash, tourne-broche, remise aux locomotives.
Oxford, logement de l'agent.
Oxford Junction, hangar à charbon.
Stellarton, plateforme.
Stellarton, rotonde.
Stellarton, remise à wagons.
Stellarton, gare.
New Glasgow, quai de gare.
New Glasgow, plateforme de chargement.
New Glasgow, plateforme, traverse de la rue Georges.
New Glasgow, gare.
New Glasgow, hangar à fret.
New Glasgow, glacière.
New Glasgow, cabinet d'aisances.
West Merigomish, hangar à marchandises.
Merigomish, gare.
Merigomish, cabinet d'aisances.
Piedmont, gare.
Avondale, gare.
Barney's River, gare.
Marshy Hope, plateforme.
Marshy Hope, gare.
James River, gare.
Brierly Brook, plateforme.
Antigonish, plateforme.
Antigonish, hangar à marchandises.
Antigonish, parc aux bestiaux.
Antigonish, gare.
South River, plateforme.
South River, gare.
Pomquet, hangar à marchandises.
Pomquet, gare.
Bayfield, remise à charbon.
Tracadie, plateforme.

Monastery, plateforme.
Linwood, gare.
Harbour-au-Bouche, gare.
Pirate-Harbour, maison d'arrêt.
Mulgrave, remise aux outils.
Mulgrave, plateforme.
Mulgrave, parc aux bestiaux.
Pictou Landing, plateforme.
Point-Tupper, chambre à bagage.
Hawkesbury, plateforme.
McIntyre's Lake, plateforme.
Cleveland, plateforme.
Cleveland, remise aux outils.
West-Bay-Road, gare.
West-Bay-Road, remise aux outils.
Orangedale, gare.
Iona, gare.
Grand Narrows, gare.
Grand Narrows, plateforme.
Shenacadie, gare.
Boiesdale, plancher de gare.
Boiesdale, plateforme.
Georges-River, plancher de gare.
Georgef-River, plateforme.
North Sydney Junction, plateforme.
" " gare et plancher.
" abri.
" plateforme.
" gare et plancher.
" remise à wagons.
" wagon d'arrêt.
" hangar à marchandises.
Leatche's Creek, gare.
" hangar à marchandises.
Sydney, hangar à marchandises.
" plateforme.
" coffre à charbon.
" bureau de voie.
" salles d'entrepôt.
" parc aux bestiaux.
" Mines, coffre à outils.
Loggieville, plancher de bureau et de salle d'attente en bois franc.
" remise aux locomotives.
Chatham, hangar à charbon.
" gare.
" plateforme.
Blackville, gare.
Doaktown, hangar à charbon.
Marysville, " marchandises.
Frédéricton, " "
Gibson, plateforme.
Berry's Mills, plateforme.
Berry's Mills, hangar à charbon.
" maison du contremaître de section.
Gallagher's Ridge, plateforme.
Canaan, gare.
Coal Branch, cabinets d'aisances.

Adamsville, plateforme.
Hartcourt, "
" "
" pièces de logis.
" plateforme de chargement.
Kent Junction, "
Rogersville, "
" " de hangar à marchandises.
Acadiaville, hangar à marchandises.
" plateforme de chargement.
Barnaby River, plateforme de chargement.
Chatham Jonction, hangar à charbon.
" " marchandises.
" plateforme.
Derby Jonction, "
" " de chargement.
Millerton, " "
" hangar à marchandises et plateforme.
" gare.
Indiantown, gare.
Newcastle, plate-forme.
" remise à huilerie,
" hangar à marchandises.
" " charbon.
" rotonde.
Beaver Brook, gare.
" plateforme.
Red Pine, gare.
Bathurst, "
" hangar à charbon.
" salle d'entrepôt.
Beresford, gare.
Petite Roche, gare.
Belledune, plateforme de déchargement.
Jacquet River, gare.
Nash's Creek, "
New Mills, hangar à marchandises.
Dalhousie Junction, gare.
" hangar à marchandises et à plateforme.
" quai, hangar à marchandises.
" remise aux locomotives.
Craig's, plateforme, abri.
Eel River, gare.
Miller's, plateforme.
Hachey's, "
Campbellton, maison du surintendant.
" tourne-broches, remise aux locomotives.
" cendrier.
" usines des wagons et machines.
" hangar à charbon et toit.
" fosses dans remise aux locomotives.
" cave, gare.
" remise aux locomotives.
" plateforme de hangar à marchandises.
" bureau de Canadian Express.
" bureau du surintendant.
" couverture pour balance sur la voie.

Campbellton, coffres à charbon.
" parc aux bestiaux.
" portes de hangar à marchandises.
" élévateur, remise aux locomotives.
" tablettes dans hangar à marchandises.
" bureau du contremaître des locomotives.
" hangar à bois.
" égout du cendrier.
Campbellton, portes, glacière.
Campbellton, quai de gare.
Campbellton, cabinets d'aisances pour messieurs.
Flat Lands, gare.
Flat Lands, hangar à marchandises.
Metapdia, citerne.
Metapedia, maison du contremaître.
Metapedia, maison de l'agent.
Metapedia, gare.
Metapedia, toit du hangar à marchandises.
Saint-Alexis, bureau dans la gare.
Saint-Alexis, cuisine de gare.
Mill Stream, plateforme.
Mill Stream, gare.
Mill Stream, remise pour char à bras.
Mill Stream, planchers de gare.
Glen Emma, remise à chars.
Assametquaghan, plateforme.
Assametquaghan, citerne.
Assametquaghan, châsis de gare.
Causapscal, plateforme.
Causapscal, doubles-portes, gare.
Causapscal, gare
Salmon Lake, égout de gare.
Salmon Lake, plateforme.
Salmon Lake, hangar à charbon,
Salmon Lake, remise pour wagonnet.
Salmon Lake, chåssis de gare.
Amqui, plateforme.
Amqui, hangar à marchandises.
Amqui, gare,
Cedar Hall, portique de gare.
Cedar Hall, citerne.
Cedar Hall, remise pour wagonnet.
Cedar Hall, quai de gare.
Sayabec, gare.
Sayabec, portique de gare,
Saint-Moïse, plateforme.
Saint-Moïse, hangar à marchandises.
Kempt, égout de gare.
Kempt, plateforme.
Kempt, cave de gare.
Little Metis, abris à neige.
Saint-Octave, plateforme.
Saint-Octave, maison du contremaître.
Saint-Octave, égout de gare.
Saint-Octave, remise pour wagonnet.
Saint-Octave, portique, maison du contremaître.
Sainte-Flavie, hangar à charbon.

Sainte-Flavie, gare.
Sainte-Luce, "
Saint-Anaclet, "
Rimouski, "
Rimouski, plateforme.
Bic, gare
Bic, hangar à marchandises.
Saint-Fabien, gare.
Saint-Simon, "
Trois Hiftoles, plateforme.
Isle Verte, gare.
Isle Verte, citerne
Saint-Arsene, plateforme.
Cadouua, gare.
Saint--Alexandre, parc aux bestiaux.
Sainte-Hélène, " "
Dessaint, gare, lambrissage.
Saint-Pascal plateforme.
Sainte-Louise, table pour télégraphe.
Sainte-Louise, cuisine.
Elgin Road, plateforme.
Saint-Jean Port Joli, plateforme.
Trois-Saumons, plateforme.
L'Islet, plateforme.
Montmagny, "
Moutmagny, parc aux bestiaux.
Saint-François, " "
Saint-Valier, gare, tourne-broche.
SaintValier, château d'eau.
Saint-Pacome, plateforme.
Saint-Charles Junction, maison de section.
Saint-Charles Junction, hangar à charbon.
Saint-Charles Junction, glissoires pour hangar à charbon.
Saint-Charles Junction, abris pour vieux wagons.
Saint-Charles Junction, cuisine et bureau.
Saint-Henri Junction, plateforme.
Harlaka, gare.
Saint-Joseph, quai de gare.
Saint-Joseph, gare.
Lévis, toit de logements, propriété Chapman.
Lévis, maison du surintendant du district.
Lévis, plateforme, vieille gare.
Lévis, plancher de hangar à marchandises.
Lévis, maison n° 281, propriété Chapman.
Lévis, hangar à bois, logements.
Lévis, chambre de bagage.
Lévis, coffre à charbon, chambre de bagage.
Lévis, guérite de l'aiguilleur.
Lévis, armoires, gare.
Lévis, bureau des marchandises.
Lévis, lambrissage de l'ancienne salle d'entrepôt.
Lévis, hangar à marchandises, division.
Lévis, coffre à outils, salle de bouilloire.
Lévis, bureau du chef de gare, pupitre fait.
Lévis, galarie, gare
Lévis, plateforme, hangar à marchandises.
Hadlow, logements n° 280.

Hadlow, tourne-broches aux ateliers.
Hadlow, fosses à remise aux locomatives.
Hadlow, logement.
Saint-Romuald, quai.
Chaudière Curve, logement de l'agent.
Chaudière Curve, quai.
Chaudière Curve, lambrissage et plâtrage.
Chaudière Curve, logement.
Chaudière Junction, hangar de transbordement.
Chaudière Junction, tréteau à charbon et cendre, remise aux locomotives.
Chaudière Junction, portes, remise aux locomotives.
Chaudière Junction, remise aux locomotives, bureau.
Chaudière Junction, bureau, hangar.
Chaudière, remise des pompes.
St.-Apolinaire, porche.
St.-Appolinaire, hangar à marchandises.
St.-Appolinaire, quai.
Laurier, logement de l'agent.
Laurier, plateforme.
Villeroy, plateforme.
Villeroy, porche.
Manseau, remise aux outils.
Forestdale, armoire dans la gare.
Lemieux, gare.
Lemieux, plateforme.
Daveluyville, plateforme.
Daveluyville, hangar à marchandises.
Daveluyville, remise à charbon.
Daveluyville, cabinets d'aisances.
Acton Junction, table pour le télégraphe, gare.
Acton Junction, plateforme.
Acton Junction, prolongement d'égouts.
Blake's, égouts.
Blake's, hangar à marchandises.
Carmel, gare.
St-Cyrille, égouts.
St-Cyrille, gare.
St-Cyrille, hangar à marchandises.
St-Cyrille, plateforme.
Drummondville, gare.
Drummondville, remise aux locomotives.
Drummondville, égouts.
Drummondville, tréteau à charbon.
St-Germain, remise des wagons.
St-Germain, hangar à marchandises.
St-Germain, égouts.
St.-Wencelas, gare.
St--Wencelas, remise à marchandises.
St.-Leonard Junction, plateforme.
St.-Leonard Junction, wagon à charbon.
St.-Leonard Junction, remise à wagons.
St.-Leonord Junction, remise aux outils.
Ste-Monique, gare.
Ste-Monique, cabinets d'aisances.
Ste-Monique, plateforme.
Nicolet, gare.
Nicolet, plateforme.

Ste-Perpétue, dessus de wagon.
Ste-Perpétue, plateforme.
Mitchell, plateforme.
Mitchell, cabinets d'aisances.
Blake's, plateforme.
Duncan, plateforme.
Bagot, hangar à marchandises.
Bagot, remise aux outils.
Charlotte, plateforme.
St-Edouard, plateforme.
St-George, plateforme.
Ste-Rosalie, gare.
Ste-Rosalie, parc à bestiaux.
Ste-Rosalie, plateforme.
Ste-Rosalie, cabinet d'aisances.

BATISSES ET PLATEFORMES.

New-York.

Model Farm, remise à charbon.
Secord, halte.
Sussex, remise à outils.
Plumweseep, usine à charbon.
Moncton, nouvelle porte, rotonde.
" " "
" parc à bestiaux et plateforme.
" plateforme, atelier des peintres.
" latrines, bureau du surveillant de la cour.
" plateforme, magasins.
" quai du bureau du contrôleur à la rue Bridge.
Irishtown Road, plateforme.
Harrisville "
Amherst, hangar à marchandises.
" salle des bagages.
Shubenacadie, quai de chargement.
Rockingham, hangar à charbon.
Halifax, bâtiment du gaz Pintsch.
" D.W.T. cabinet, niveau.
" D.W.T. deuxième étage sur hangar, jetée n° 2.
Van Buskirk's Road, quai.
Voie d'évitement de Hansford, quai de chargement.
Malagash, château-d'eau.
Alma, bureau de gare.
New-Glasgow, allonge à la salle du bagage.
Pomquet, remise aux outils.
Estmere, abri.
Grand-Narrows, remise aux huiles.
Cleveland, abri.
Boiestown, quai de gare.
Cross-Creek "
Newcastle, forge.
Campbellton, porche pour l'agent de la gare.
Sandy-Bay, abri.
Amherst, remise aux outils de la bouilloire.
Athol, remise aux outils de la bouilloire.

Springhill, jonction de, fondations de remise à marchandises et bagage
Londonderry, boyaux de bouilloire.
Grenville, chambre de bouilloire.
New-Glasgow, murs de la gare.
Belmont, mur en cèdre et en béton.
Mitchel, gare.

PEINTURAGES.

Nauwigewalk, gare.
Rothesay, gare.
Renforth, abri.
Apohaqui, gare.
Sussex, réservoir.
Sussex, grue.
Sussex, remise à wagonnets.
Amherst, remise aux bagage.
Amherst, bureau aux marchandises.
Glengarry, gare.
Pugwash, gare.
Pugswash-Junc on, gare.
Pugwash-Junction, réservoir.
Tatamagouche, réservoir.
Oxford, réservoir.
Avondale, gare.
South River, gare.
Heaterton, gare.
Merigomish, couverture de la gare.
Antigonish, réservoir.
Piedmont, gare.
New Glasgow, chambre aux bagages.
Merigomish, gare, salle d'attente et bureau.
Campbelton, gare.
Campbelton, maison du surintendant.
New Mills, gare.
Bathurst, gare,
Antigonish, gare, bâtiment à marchandises et salle de bagage,
Mulgrave, gare, bâtiment à marchandises et salle de bagage.
Chatham-Junction, bâtiment à marchandises.
Mocton, bâtiment à marchandises du terminus de l'est.
Moncton, gare électrique.
Truro, couverture de hangar à marchandises.
Truro, remise aux outils.
Berry's-Mills, gare.
Berry's-Mills, maison du cantonnier.
Wellington, gare.
Windsor-Junction, gare.
Bedfort, gare.
Subenacadie, gare.
Beaver Brook, gare.
Fairview, gare.
Model Farm, gare.
Norton, gare.
Hampton, gare.
Bloomfield, gare.
Jubilee, gare.

Bagot, station, hangar à marchandises et cabinets d'aisances.
Bic, gare.
Brockville, gare.
Cacouna, gare.
Gausapcal, gare et maison de cantonnier.
Hadlow, batiments numéros 253, 257, 258, 259, 261 et 266.
Ile Verte, gare.
L'Islet, gare et partie d'un hangar à marchandises.
Mill Stream, gare et habitation du cantonnier chef de la section.
Saint-Simon, gare.
Sacré-Cœur, gare.
Saint-Pascal, gare et hangar à marchandises.
Sainte-Louise, gare et hangar à marchandises.
Saint-Jean-Port Joli, gare.
Saint-Arsène, gare.
Saint-Fabien, gare.
Saint-Moïse, gare et maison de cantonnier.
Sayabec, gare.

EN GÉNÉRAL.

On a fait et installé à différents endroits sur la voie où il en fallait des tampons de choc.

On a réparé les traverses à divers endroits de la voie où c'était nécessaire.

Des barrières de fermes et des fosses à bestiaux ont été renouvelées et réparées sur tout le parcours de la voie, quand c'était nécessaire.

On a fait le vitrage nécessaire où il en fallait.

Un nombre de dessus d'anciens wagons fermés ont été réparés et convertis en remises de wagonnets et d'outils de cantonniers.

On a fourni des échelles pour les bâtiments et les sémaphores qui en avaient besoin sur le parcours de la voie.

On a blanchi à la chaux toutes les dépendances et les approches des traverses des chemins publics

Les plaques tournantes ont été réparées sur tout le parcours de la voie où c'était nécessaire.

On a peinturé les sémaphores, les aiguilles et les signaux télégraphiques sur tout le parcours de la voie où c'était nécessaire.

On a fait des réparations nécessaires sur tout le parcours de la voie aux droisines, aux wagonnets, aux trucks à bagages et aux brouettes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. C. BURPEE,

Ingénieur préposé à l'entretien de la voie et des constructions.

M. D. POTTINGER,
Directeur Général des Chemins de fer de l'État,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

MONCTON, N.-B., 28 août, 1905.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 6 juillet, je vous envoie ci-inclus le rapport annuel du travail accompli par la division de la force motrice durant l'exercice clos le 30 juin 1905.

Votre tout dévoué,

G. R. JOUGHINGS,

Directeur de la force motrice.

D. POTTINGER,
Directeur-général,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA.

BUREAU DU COMPTABLE DU SERVICE MÉCANIQUE,

MONCTON, N.-B., 25 août 1904.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les états de situation suivants, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

A.—Tableau indiquant le nombre de locomotive et de wagons de différentes classes.

B.—Etat du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, et le nombre moyen de wagons de 1re classe et à marchandises tirés par mille parcouru par les locomotives.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Relevé des frais de traction pour chaque mois.

E.—Etat général des dépenses de la division du service mécanique.

Résumé du principal travail fait dans les ateliers de construction de locomotives et de wagons de chemin de fer de Moncton, aux ateliers de la Rivière-du-Loup et de Richmond.

Dans le cours de l'année on a acheté pour le compte du capital et ajouté au matériel roulant du chemin de fer :—

Au compte du capital pour augmenter l'aménagement : 10 locomotives à marchandises, modèle *consolidation* ; 12 locomotives à voyageurs, modèle *Pacific* ; 10 wagons-lits de 1re classe, 4 wagons-lits de 2e classe, 4 wagons-salons, 2 wagons-restaurants, 20 wagons de 1re classe, 4 wagons-poste et wagons-fumoirs et 150 wagons couverts d'une capacité de 60,000 livres.

Au compte des recettes, pour remplacer des modèles plus petits : 3 locomotives-tenders, 2 wagons de 2e classe, 106 wagons couverts, 200 plate-formes, 250 wagons basculants.

On a reconstruit aux ateliers de Moncton, le matériel roulant suivant : 4 wagons de 2e classe, 5 wagons couverts de 60,000 livres de capacité, pour remplacer des modèles plus petits ; 35 plate formes, 1 wagon auxiliaire, 4 chasse-neige, 1 flanger.

Le matérial roulant qui suit vient du *Canada Eastern Railway* : 7 locomotives, 4 wagons de 2e classe, 46 plate formes, 2 wagons auxiliaires, 4 chasse-neige, 1 flanger.

Ce matériel roulant est dans un état pitoyable ; et nécessite des réparations. Il faudra aussi le munir de freins à air, d'attelage, et avant longtemps le remplacer par un autre matériel roulant plus moderne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. J. WALKER,

Comptable du service-mécanique.

M. G. R. Joughins,
Directeur de la force-motrice,
Moncton, N.-B.

Suit le travail accompli dans les ateliers de locomotives à Moncton :—

Ateliers de locomotives · 114 locomotives ont subi des réparations générales, 30 de grosses et 16 de spéciales : on a construit et posé un nouveau foyer, 5 plaques tubulaires, 6 plaques de côté et 2 demi-plaques de côté, réparé et ajusté 28,350 tubes aux chaudières et 123 ont été éprouvées. On a fabriqué 250 cheminées, fait et adapté 32 portes et anneaux de boîtes à fumée, reconstruit 12 tenders après tamponnement, construit une nouvelle chaudière de locomotive, deux petites chaudières pour le service de l'eau, un nouveau réservoir de 4,000 gallons pour le gaz Pintsch, un nouveau réservoir portatif de 10,800 gallons, 4 nouveaux chassis de tenders en acier, adapté aux foyers 11,250 boulons d'entretoise, tourné 1,036 bandages de motrices, et 1,065 roues de locomotives, de trucks et de tenders, fabriqué une grande bielle, 4 biellles pendantes, 21 nouveaux boutons, 10 nouveaux cylindres, 11 nouvelles cabines et 70 nouveaux chasse-pierre ; taraudé 8,432 goujons, et 155,500 livres d'écrous, rapiécé 20 boîtes à fumée, et 15 nouvelles ont été fabriquées et ajustées.

On a fait un nouveau réservoir de tender et 7 nouvelles cabines en acier, rapiécé 75 foyers, tourné et ajusté 31 nouveaux essieux de motrices, peinturé 118 locomotives et tenders et fileté 438,000 boulons.

Forge ; on a forgé 2,355,927 livres de fer, y compris la fabrication de 618,960 boulons.

Atelier de l'entretien de la voie ; on a fabriqué 354 aiguilles et en a réparé 58.

Fonderie de cuivre ; on a fabriqué 314,030 livres de coussinets ; 50,234 livres de pièces moulées ; 134,444 livres de métal antifriction ; 22,901 livres de plomb antimoine ; 1,966 bagues métalliques.

Le travail spécial se repartit comme suit :—

Dans les ateliers de tonnage et d'ajustage on a monté 7 des nouvelles machines reçues. On a agrandi la chambre des machines et installé une dynamo et un appareil électrique pour actionner les gros laminoires dans l'atelier des chaudières.

Dans l'atelier de tournage de cuivre 3 des nouvelles machines reçues ont été montées On y a aussi fabriqué et monté 3 nouvelles éprouvettes pour éprouver des injecteurs, des godets graisseurs et des appareils de chauffage Sewell.

On a converti deux pompes Westinghouse en pompes éprouvettes pour éprouver les chaudières le long de la voie.

On a fabriqué trois réservoirs à gazeline pour chauffer les bandages de roues.

On a installé tous les appareils à vapeur se rattachant à l'appareil électrique à Halifax. De grands changements ont été faits aux chaudières se rattachant à la lumière électrique.

On a fait beaucoup d'ouvrages en plomb, etc., aux gares et dépendances sur le long de la voie.

On a renouvelé ou réparé les poêles des gares sur tout le parcours de la voie.

On a fait de grands changements à la remise des locomotives à Pointe-du-Chêne, et posé des tuyaux pour le service du chauffage des wagons dans le parc à cet endroit.

Toutes les dynamos ont été raccordées à l'appareil de la lumière électrique à Moncton.

Dans l'atelier des modèles on a fabriqué 500 nouveaux modèles et on en a perfectionné un grand nombre d'anciens.

On a éprouvé et réparé les chaudières aux différents endroits sur tout le parcours de la voie où c'était nécessaire.

On a mis en opération le nouvel outillage de chargement et de déchargement à Moncton.

En sus du travail précité on a agrandi de 1,000 gallons les réservoirs de 9 tenders respectivement.

ATELIER DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

38 locomotives ont subi des réparations générales, 23 de grosses, 29 de légères et 38 de spéciales ; on a rapiécé 18 boîtes à feu, renouvelé les tubes à 34 chaudières et tourné 192 motrices, 50 roues de trucks de locomotives, 112 de tenders et de wagons ; 2 bielles pendantes, 5 boutons, 5 cabines, 18 chasse-pierre et 3 châssis de tenders ont été fabriqués et mis en place ; on a peinturé 53 locomotives, forgé 6,517 boulons, fileté 15,342 boulons et taraudé 4,564.

ATELIER DE RICHMOND.

13 locomotives ont subi de grosses réparations, 6 de légères et 94 de spéciales ; on a rapiécé 11 boîtes à feu, éprouvé 23 chaudières et tourné 86 bandages de motrices, 370 roues de trucks de locomotives, de trucks de tenders et de wagons ; 16 boutons, 10 chasse.pierre et 2 châssis de tenders ont été fabriqués et mis en place ; on a forgé 40,000 boulons, et on a fileté 46,000, taraudé 1,200 goujons ; peinturé 14 locomotives et tenders et renouvelé les tubes à 10 chaudières.

SERVICE DE L'EAU.

On a entretenu le service de l'eau en bon état sur toute la voie.

ATELIERS DES WAGONS.

Matériel roulant reconstruit à Moncton : 5 wagons couverts, (capacité respective 60,000 livres) 35 plateformes, 4 wagons de 2e classe, 4 chasse-neige, 1 flanger et 1 wagon auxiliaire.

Sont compris parmi les wagons plateformes reconstruits 9 flangers *diamond* pour la construction desquels on s'est servi de wagons plateformes condamnés et aussi deux charrues rotatives appelées "Papillon" (Butterflies).

Wagons ayant subi de grosses réparations : 5 wagons particuliers, 1 wagon-salon, 26 wagons-lits, 3 wagons-restaurants, 88 wagons de 1re classe, 40 wagons de 2e classe, 29 wagons-poste, 24 fourgons à bagages, 21 wagons-lits de 2e classe, 16 fourgons à marchandises, 11 chasse-neige, 8 flangers couverts, 5 chasse-neige à ailerons, 249 wagons à mar-

chandises, 1 wagon auxiliaire, 3 chasse-neige diamond, 1 charrue rotative, 1 grue à vapeur, et 2 wagons à outils.

Wagons ayant subi de moyennes réparations : 5 flangers couverts, 6 chasse-neige à ailerons et 5 chasse-neige.

Wagons ayant subi de légères réparations : 10 wagons-lits, 2 wagons-restaurants, 1 wagon particulier, 34 wagons de 1re classe, 17 wagons de 2e classe, 6 wagons-lits de 2e classe, 7 wagons-poste, 13 fourgons à bagages, 23 fourgons à marchandises, 4 flangers, 7 chasse-neige, 6,523 wagons à marchandises.

Wagons grattés, polis et vernis : 6 wagons de 1re classe, 6 wagons de 2e classe, 4 fourgons à bagages, 1 wagon-auxiliaire, 2 wagons-frigorifères à messageries.

Wagons flambés, repeinturés et vernis : 6 wagons de 1re classe, 8 wagons de 2e classe, 2 wagons-poste.

Wagons peinturés et vernis : 7 wagons de 1re classe, 10 wagons de 2e classe, 4 wagons-poste, 4 fourgons à bagages, 6 fourgons à marchandises, 3 wagons-frigorifères à messageries, 4 wagons-frigorifères à marchandises.

Wagons rafraîchis et vernis : 1 wagon particulier, 2 wagons-salons, 23 wagons-lits, 6 wagons-restaurants, 75 wagons de 1re classe, 41 wagons de 2e classe, 25 wagons-poste, 15 fourgons à bagages, 1 wagon-lit de 2e classe, 9 fourgons à marchandises, 1 wagon-auxiliaire.

Wagons repeinturés : 288 wagons couverts, 254 wagons-plates-formes, 37 wagons gondoles, 2 wagons à outils, 3 flangers couverts, 13 chasse-neige et 1 wagon de secours.

Travail spécial : 5,332 roues neuves fondues en roquille ont été pressées sur essieux, 2,348 déjà en service et fondues en roquille ont été pressées sur essieux, 220 roues neuves en acier ont été pressées sur essieux, 273 roues déjà en service et en acier ont été pressées sur essieux ; on a tourné 842 nouveaux essieux, changé les attelages de 421 wagons à marchandises, en substituant le M.C.B. aux système des anneaux et chevilles et aussi substitué à deux wagons à voyageurs le système M.C.B. au système Miller. On a muni de frein Westinghouse 5 wagons à voyageurs, 1 flanger, 173 wagons à marchandises, 2 chasse-neige et 13 fourgons à marchandises ; on a changé à 9 wagons à voyageurs les anciens freins à air Westinghouse automatiques en freins " emergency ", etc., muni de signaux à air Westinghouse 9 wagons à voyageurs et 7 fourgons à marchandises, et aussi muni d'ajusteurs automatiques 25 wagons à voyageurs, posé des appareils à gaz Pintsch à 3 wagons-salons, à 1 wagon-lit et à 1 wagon-restaurant et ajouté de grands vestibules à 1 wagon-salon. En sus du bois préparé pour toutes ces réparations, on en a encore fait scier sur commande 508,470 pieds pour les édifices et les marchandises à Moncton.

Au compte de la division du trafic apparaissent beaucoup de réparations aux trucks à marchandises et à bagages, aux fauteuils, aux guichets des billets, au mobilier des gares et aux marchepieds.

On a construit 33 draisines, et 9 ont subi de grosses réparations ; on a construit 7 wagonnets et 5 ont subi de grosses réparations ; on a fabriqué 52 roues de wagonnets, 15 nouvelles charrettes pour le service des ateliers, 3 nouveaux trucks à marchandises ; on a installé deux nouveaux élévateurs à air dans les ateliers des wagons, 1 pour le chargement des roues sur wagons ; on a construit 119 trucks en bois et distribué 10 trucks Sterlingworth à des wagons à marchandises.

On a installé le nouvel appareil de chauffage des ateliers des wagons et monté les trois nouvelles machines reçues.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL, exercise clos le 30 juin 1905.

1904.		$ c.	$ c.	1904.		$ c.
30 juin...	Coût du chemin de fer Intercolonial, jusqu'à date......	....	72,735,935 80	30 juin....	Par le gouvernement fédéral...	72,735,935 80
1905.						
30 juin...	Dépense de l'exercice courant :					
	Accroissement de commodités à Sydney...........	59,288 88				
	Construction primitive........................	11,008 31				
	Pour renforcer des ponts......................	246,242 05				
	Accroissement de commodités à Lévis............	16,999 64				
	Freins à air pour wagons à marchandises.........	24,991 13				
	Pour changer les barres d'att. des wag. à marchan..	45,010 00				
	Mach. neuv. p. atel. de const. de loc. et de wagons..	40,308 54				
	Pour munir 4 voitures à voyageurs de l'appareil à gaz Pintsch............................	1,401 26				
	Pour munir des voit. à voyageurs de vestibules.....	1,773 53				
	Nouvelles voies de garage le long de la ligne........	139,165 49				
	Accroissement de commodités le long de la voie....	132,717 35				
	Nouvelle superstructure, pont de la Ristigouche....	43,363 09				
	Pour travaux de mine et de dragage au terminus en eau profonde, à Halifax....................	8,952 55				
	Améliorations à la station de Petit-Métis et détournement du chemin public..................	4,335 51				
	Nouvelle gare à Windsor, N.-E...................	8,563 59				
	Accroissement de commodités à Amherst, N.-E.....	16,752 13				
	Pour augmenter l'approvisionnement d'eau........	14,812 35				
	Accroissement de commodités à Amqui............	13,014 39				
	" " Stellarton..........	26,728 48				
	Remises à loc., atel. des mach.,etc.,Riv.-du-Loup...	66,986 48				
	Remises à locomotives, etc., de Chaudière-Junction.	34,623 62				
	Accroissement de commodités à Saint-Jean........	46,396 21				
	" " Halifax..........	372,791 09				
	" " Pictou...........	68,125 14				
	Améliorations à Sydney-Nord....................	14,462 99				
	Accroissement de commodités à Moncton..........	85,105 87				
	" " Sainte-Flavie......	60,759 71				
	Amélorat. du serv. des bat.-passeurs, dét. de Canso.	45,928 56				
	Pour protéger le pont de Grand-Narrows..........	35,801 68				
	Sémaphores aux stations........................	1,186 09				
	Outillage portatif pour percer et couper les rails....	14,674 75				
	Prolongement jusqu'aux mines de Sydney..........	24,044 93				
	Détournem. de la ligne Saint-Léonard-Junction.....	10,562 18				
	Détournement de la ligne à Mitchell..............	12,394 26				
	Pour réduire la courbe à Birch-Cove..............	42,447 54				
	Doublem. de la voie sur certaines part. de la ligne..	151,147 01				
	Matériel roulant..............................	1,377,078 11				

Rails d'acier et attaches	495,009 89				
Agrandissements dans les installations à Truro	56,468 57				
Drummondville, améliorations à	9,207 76				
Rivière-Ouelle—Améliorations à la	3,480 76				
Saint-Moïse—Gare à	4,111 29				
Pour faire disparaître deux passages à niveau à Cape-Road-Crossing près de Dorchester, (N.-B)	4,421 47				
Agrandissem. dans les installations à Antigonish	14,046 83				
Voie d'évitement à Saint-Romuald	1,079 80				
Détourn. de la voie publique pour faire disp. un pass. à niv. entre Saint-Cyrille et Drummondville	500 00				
Agrandissem. dans les installat. à Memramcook	4,871 57				
New-Glasgow—Agrandissem. dans les installat	779 50				
Voies d'évitement et rameaux supplémentaires	23,700 00		1905.		
Achat du chemin de fer Oriental du Canada	800,000 00	4,737,621 93	30 juin	Par le gouvernement fédéral	4,737,621 93
		77,473,557 73			77,473,557 73

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU REVENU, exercice finissant le 30 juin 1905.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice finissant le 30 juin 1905.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice finissant le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
2,616,922 26	Traction, relevé n° 1......	3,116,653 49	2,021,568 40	Voyageurs.......	2,105,066 75
1,707,927 96	Voitures relevé n° 2.......	2,040,133 13	4,041,122 48	Fret............	4,373,178 55
1,491,673 18	Entretien de la voie et traverse, relevé n° 3.....	1,722,616 65	276,540 55	Malles et divers..	305,277 53
878,073 02	Gares, relevé n° 4.........	937,816 11			
517,936 79	Frais généraux, relevé n° 5.	535,541 85			
7,212,533 21		8,352,761 23			
112,551 17	Circulation des voitures....	16,065 52			
7,099,982 04		8,368,826 75			
140,000 00	Loyers des lignes affermées, relevé n° 6..........	140,000 00			
7,239,982 04		8,508,826 75	6,339,231 43		6,783,522 83
....	....	....	900,750 61	Balance.........	1,725,303 92
7,239,982 04		8,508,826 75	7,239,982 04		8,508,826 75

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

E. et O. E.
MONCTON N.-B.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION, exercice finissant le 30 juin 1905.

Exercice précédent.	———	Exercice finissant le 30 juin 1995.
$ c.		$ c.
16,372 66	Appointem.de l'ing.mécan.en chef et des commis,dép.de bur.et de voy.	26,729 19
631,711 91	Gages des mécaniciens, chauffeurs et mécaniciens..................	747,779 65
1,234,927 25	Combustible......................................	1,487,918 30
34,048 47	Huile, suif, chiffons et menus articles..........................	45,192 75
592,640 87	Réparations aux locomotives, aux tenders et à l'outillage...........	691,009 83
48,058 65	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.........	47,355 31
59,162 45	Divers..	70,668 46
2,616,922 26		3,116,653 49

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

E. et O. E.,
MONCTON, N. B.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES POUR WAGONS, exercice finissant le 30 juin 1905.

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
181,201 65	Réparations aux voitures à voyageurs	225,379 24
54,354 50	" wagons-poste, à messageries et à bagage	43,564 62
601,030 04	" wagons à marchand. et aux fourgons de conducteurs.	739,885 73
6,611 71	" chasse-neige et flangers	24,744 12
651,137 08	Salaires des conducteurs, des préposés aux bagages et des serre-freins..	775,372 47
8,890 72	Huile et chiffons pour garniture	10,663 29
140,490 05	Menus approvisionnements et combustible	177,367 54
64,212 21	Divers	43,156 12
1,707,927 96		2,040,133 13

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.,

T. WILLIAMS.
Comptable en chef et trésorier.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART, exercice finissant le 30 juin 1905.

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
7,235 24	Ingénieur en chef et ingénieurs, commis et dépenses de bureau et de voyage	8,682 82
644,450 60	Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites	711,381 60
173,558 47	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de garage construites. .	137,940 52
194,458 92	Traverses	219,219 95
201,129 66	Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les garde-bestiaux, les clôtures, abris contre la neige, etc	199,225 80
27,175 77	Réparations aux quais	44,579 00
90,416 10	" aux bâtiments et quais, annexes et prolongements compris	112,101 44
19,871 66	" à l'outillage	22,553 62
130,652 35	Pour enlever la glace et la neige	264,716 14
2,724 41	Divers	2,215 76
1,491,673 18		1,722,616 65

E. O. E.,
MONCTON, N.-B.,

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES GARES, exercice finissant le 30 juin 1905.

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
738,961 14	Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, directeurs de garage, aiguilleurs et journaliers	797,065 54
139,108 88	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	140,750 57
878,073 02		937,816 11

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES GÉNÉRALES, exercice finissant le 30 juin 1905.

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
213,633 75	Gérant général, inspecteurs de district, directeur de la circulation, agent général du transport des marchandises, agent général des voyageurs, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	229,835 26
53,966 56	Comptable en chef et trésorier, auditeur du service, payeur, caissier, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	59,161 43
31,205 37	Dommages-intérêts—personnes, animaux et marchandises	37,766 40
80,440 66	Passages d'eau	63,324 57
3,701 70	Dépenses pour ligne télégr. (non compris le salaire des télégraphistes)	2,729 59
60,976 45	Divers—Impressions, publicité, etc	75,407 04
73,872 30	Frais d'agences	67,317 56
517,796 79		535,541 85
140 00	Pour payer à Bridget M. Brown	....
517,936 79		535,541 85

MONCTON, N.-B., 30 juin 1905.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

CRÉDITS SPÉCIAUX, exercice finissant le 30 juin 1905.

Exercice précédent.	Loyer de lignes affermées.	Exercice finissant le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
140,000 00	Loyer du chemin de fer Grand-Tronc—De la courbe de la Chaudière à la Chaudière, et de Sainte-Rosalie à Montréal, y compris le pont Victoria et la tête de ligne à Montréal..................	140,000 00

T. WILLIAMS
Comptable en chef et trésorier.

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

Dt. COMPTE DU MATÉRIEL EN GÉNÉRAL—Exercice clos le 30 juin 1905. Av.

Date		$ c.	$ c.	Date		$ c.	$ c.
1904.				1905.			
30 juin	Solde		1,423,356 55	30 juin	Distributions pendant l'année	4,213,938 86	
					Vente de mat., combus., etc.	54,910 67	
					Vente de vieux matériel	192,505 20	
							4,461,354 73
1905.							
30 juin	Achats pendant l'année	3,501,106 36			Solde—		
	Dépenses d'autres divisions	553,399 37			Mat. ord. y comp. le combust.	428,480 38	
	Main-d'œuvre, etc	134,286 21			Rails et att. en fer et en acier.	742,649 30	
	Bordereau de paye des empl.	20,335 92					
			4,209,127 86				1,171,129 68
			5,632,484 41				5,632,484 41

T. WILLIAMS.
Comptable en chef et trésorier.

E. et O. E.
MONCTON, N.-B.

Nº 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Bilan général, exercice finissant le 30 juin 1905.

Dt.	$ cts.	$ cts.
Caisse		1,038 34
Gares		204,979 20
Loyers		5,199 79
Matériel en général—		
Matériel ordinaire, y comp. combustible..$	426,944 38	
Rails et attaches de fer et d'acier	744,185 30	
		1,171,129 68
Comptes des ministères—		
Milice et Défense $	7,268 03	
Postes	107 48	
Travaux publics	7 00	
Marine et Pêcheries	611 04	
Agriculture	35 74	
		8,029 29
Ch. de fer Canad. du Pac.—Matériel roulant		22,446 90
" " compte général...$	13,792 23	
" " (div. du N.-B.)—c. génér.	2,728 75	
		16,520 98
Ch. de fer Grand-Tronc—compte général....	$ 7,059 22	
" " " du transport	31,149 99	
		38,209 21
" Québec-Central		10,725 28
" des comtés de l'Ouest, compte gén.$	15,893 35	
" " " c. du transp.	64 57	
		15,957 92
" Dominion Atlantic, compte génér.$	2,845 85	
" " compte du transp.	4,355 78	
		7,201 63
Marchandises non réclamées		127 04
Chemin de fer Caraquet		15,940 00
" Kent-Northern		3,641 85
" Central du Nouveau-Brunswick		46,227 48
" Témiscouata		1,126 35
" Ile du Pr.-Ed		119,498 67
" Moncton et Bouctouche		404 39
" Atlantique et Lac Supérieur		6,424 91
Cie de navigation à vapeur de Charlottetown		6 78
Chemin de fer Elgin et Havelock		236 58
" Boston et Maine		56 67
" Michigan-Central		31 02
" Central de la Nouvelle-Ecosse		2,893 45
" Pensylvanie		134 23
" Vermont-Central		6,390 50

Av.	$ cts.
Le gouvernement fédéral	1,826,825 66
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Trafic	20,039 12
Cie de ch. de fer et de houille Canada	24 39
Chemin de fer Lotbinière et Mégantic	80 18
Cie de chemin de fer et de houille Cumberland	35 41
Cie de navigation Inter-Provincial	40 73
Chemin de fer Cleveland. C. C. et St. Louis	31 94
Receveur, chemin de fer Québec-Sud	940 18
Canadian Express Co	01
Cie houillère Dominion	2,109 78
Cie d'aciérie et de fer Dominion	2,309 51
Association d'assurance C. F. I.	42 66
Steamer *Stanley*	10 00
St. Marys Bridge Co	2,071 16
Fonderie de Fraserville	336 29
En suspens	3,563 50
Chemin de fer Chatham	0 07
Cie de Construction de Québec	51 44
Cie Elmsdale	1,190 18
Ministère de la Justice	1,000 00
Ch. de fer Canada-Est—En général	193 91
Dominion Bridge Co	2 48
Ch. de fer Salisbury et Harvey	369 84
Transportation Ledger	47,636 91

N° 10—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 30 juin 1905—*Suite.*

Dt.	$ c.	Av	$ c.
Chemin de fer Canada-Atlantique	104 63		
" New-York Central et Rivière Hudson	79 40		
National Despatch Line	58 55		
Chemin de fer Maine-Central	16 03		
" Inverness et Richmond	7,744 22		
" Terre-Neuve	512 25		
" Midland de la Nouvelle-Ecosse	5,135 24		
" New-York, N.-H. et Hartford	14 23		
" Wabash	34 11		
" Cape-Breton	1 90		
" Nouveau-Brunswick et I.P.-E.	2,580 19		
St. Louis Refrigerator Car Co	1 07		
" Illinois-Central	14 75		
Empire Line	0 30		
Chemin de fer Père Marquette	37 71		
" St. Louis et South-Western	10 26		
" Kansas City, Fort Scott et Memphis	6 25		
" Ann Arbor	4 18		
" Lac Erié et Western	1 04		
Ligne Rome, Watertown et Ogdensburg	5 00		
" Chesapeake et Ohio	61 52		
" Canadian-Northern	0 27		
" Ballston Terminal	396 41		
" Québec et Lac Saint-Jean	6 22		
" Grand-Nord du Canada	36 93		
" Baltimore et Ohio	10 42		
" Sud du Pacifique	3 69		
" Pittsburg, Cincinnati, Chicago et St. Louis	3 43		
" Minn., Saint-Paul et Saut-Sainte-Marie	0 40		
" Grand-Tronc—En suspens	98 75		
" Cincinnati, Hamilton et Dayton	4 56		
Great Northern Ry. Line	0 68		
Chemin de fer Erié	14 82		
" Rutland	13 58		
" Vallée de la Tobique	2,739 25		
" York et Carleton	706 81		
Delaware and Hudson Co	75 18		
Plant Steamship Line	2 64		
Chemin de fer Saint-Martin et Upham	1,359 13		
Pennsylvania Co	10 55		
Ch. de fer Lake Shore et Michigan Southern	16 84		
Imperial Oil Co	4 65		
Chemin de fer Québec-Sud	27,255 99		

Swift Refrigerator Line	0 95
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	36 75
" du comté de Drummond	7,199 87
Cie de chemin de fer et de houille de Beersville	223 80
Chemin de fer Lehigh Valley	20 51
" South Shore	0 28
" Halifax et Yarmouth	29 08
" Minn. et Saint-Louis	1 96
" Chicago Great Western	1 82
" Chicago, Burlington et Quincy	40
" New-York, Chicago et Saint-Louis	37 11
" Northern Pacific	1 64
" Delaware, Lackawana and Western	0 49
" Missouri Pacific	11 19
Continental Fruit Express	1 50
Chemin de fer Chicago, Milwaukee et Saint-Paul	1 20
" Saint-Louis et San Francisco	3 15
" Iowa Central	1 26
West Shore and Boston Line	6 15
Chemin de fer Mobile et Ohio	2 63
F. A. Cutling Car Co	0 55
Chemin de fer Chicago, Rock Island and Pacific	0 40
Vandalia Line	9 75
Town of Campbelltown	26 25
Dominion Express Co	1,294 01
North American Trans. Co	2,344 52
SS. *Minto*	268 14
Acadia Coal Co	47 18
Intercolonial Coal Co	35 01
Cie d'aciérie et de houille de la Nouvelle-Ecosse	12,711 94
Governor-General's Transportation	2,227 11
Edgerton Tramway Co	1,021 98
Baldwin Locomotive Co	181 10
Canadian Locomotive Co	44 50
Standard Car Truck Co	465 30
New Brunswick Fence Co	180 00
Montmagny Light and Pulp Co	1,487 97
Visite royale	10,189 80
Surveys and Inspections	30 00
Engineering Contract Co	518 68
Canadian Pacific Ry. Telegraph	341 15
Micmac Mining Co	317 84
Lake Superior Power Co	5,780 31
Maritime Coal Co	45 87
Maritime Engineering Co	48 20
Locomotive and Machine Co	88 95
Londonderry Iron and Mining Co	18,874 04
Cie de télégraphe Western Union	509 92
American Locomotive Co	1,421 17
Cold Brook Rolling Mills	1,967 41
Town of Dartmouth	32,000 00

N° 10—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 30 juin 1905—*Fin.*

Dr.		$ c.	Av.	$ c.
St. John Street Ry.		31 00		
Elgin Branch Ry.		726 10		
Polson Iron Works.		273 25		
Union Bearing Co.		928 18		
Remittances destroyed		788 81		
Springhill and Parrsboro Ry.		3,161 99		
Ligne de steamers Allan		1,892 13		
Canadian Bridge Co.		271 13		
Car Victoria		32 70		
Steamer Verda		50 78		
Crossen Car Co.		195 92		
Steamer Lac Ontario		17 04		
Dartmouth Rolling Mills		869 65		
Thomson Line		6 50		
Chemin de fer Halifax et Cap-Breton		1,151 42		
Billets de banque n'ayant plus cours et en faillite		82 20		
Halifax, main-d'œuvre à la station		1,000 00		
Goélette *Mary Jane*		71 30		
Gare Trois-Pistoles $	97 37			
" Riv.-à-l'Anguille	32 61			
" Athol	4 44			
" Shediac	34 70			
" Eureka Mills	13 56			
" Halifax (march.)	887 49			
" Nashes Creek	6 25			
" Rockingham	27 47			
" New Glasgow	633 90			
" Sackville	10 17			
" Wentworth	33 24			
" Amherst	3 31			
" Boisdale	7 80			
" Memramcook	7 54			
" Saint-Jean (march.)	3,096 46			
" Red Pine	20 00			
" Nappan	40 00			
" Rivière-du-Loup (billets)	16 00			
" New Castle	102 75			
" Rivière-du-Loup (march.)	136 82			
" Saint-Alexandre	25 90			
" Sainte-Louise	0 66			
" Nicolet	39 53			
" Derby-Junction	231 04			
" Campbellton (march.)	25 00			

Kent, Jonction de,	"	28 38				
Iona	"	72 71				
Ile-Verte	"	25 00				
Dalhousie	"	19 69				
Valley	"	6 65				
Gloucester, Jonction de	"	78 87				
Bic	"	22 00				
Saint-Arsène	"	107 12				
Sainte-Luce	"	80 00				
Coal Branch	"	65 84				
Welfrod	"	55 00				
Bloomfield	"	25 21				
Nauwigewauk	"	3 00				
Glengarry	"	5 00				
Forestdale	"	6 34				
Cambellton (billets)	"	94 85				
Moncton (march.)	"	20 00				
Saint-Anaclet	"	11 00				
			6,260 67			
Comptes individuels			35,271 62			
Total			1,908,905 35		Total	1,908,905 35

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTES INDIVIDUELS pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Dt.	$ c.
S. Venoit	15 50
Charles D. Ruddick	130 00
D. L. Campbell	15 00
Rhodes, Curry et Cie	20 68
F. E. Came	2,760 70
M. J. O'Brien	4 45
J. Norris et Cie	22 22
Ryan et McDonald	3,736 29
M. Beattie et Sons	1 14
Purcell et Fallon	11,672 77
A. R. McDonald	2 76
S. Cunard et Cie	507 85
Furness, Whitby et Cie	40 23
T. Malcolm	703 65
H. M. Price et Cie	305 43
T. B. Calhoun	10 00
A. N. Whitman et Fils	150 00
J. C. Brown	15 00
Reid McManus	53 92
M. J. Haney	97 31
T. R. Campbell	3 00
Miramichi P. et P. Cie	20 43
O. Guérette et Fils	36 92
L. Vallincourt	8 00
Alph. Levesque	8 00
Kinnear et Fils	7 50
Price Frères	1,336 02
Trois Pistoles P. et P. Cie	73 82
J. W. C. McConnell	50 00
J. W. Gallagher	0 50
Wm. Cook, C R.	5,750 00
N. A. Landry	60 00
C. E. Doiron	50 00
Gray et Lawrence Frères	6 75
St. Francois Bridge Co.	49 59
R. Hamilton	1,131 52
H. Atkinson	12 80
H. M. Hamilton	316 66
H. J. Cameron	1,679 07
J. J. McLeod	644 16
A. Forbes	82 18
T. Atkinson	49 87
P. E. Gallant	173 36
T. Cook et Fils	19 80
J. Richards et Fils	116 24
Wallace Ross	33 70
J. N. Pouliot	352 20
R. A. et J. Stewart	41 39
Pickford et Black	152 46
L. R. Harrison	1,343 41
G. McDougall Co.	1,466 00
Municipalité de Great Village	30 00
	35,370 25
Av.	
Dubs et Cie	98 63
	35,271 62

N° 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, exercice terminé le 30 juin 1905.

——	1904.	1905.
Longueur de la voie	1,320.92	1,414.67
Nombre de milles parcourus par les locomotives	8,224,858	9,410,293
" " convois	6,503,579	7,296,745
" " wagons	81,030,759	88,255,277
Recettes par mille pour chaque locomotive ... Centins.	77.07	72.08
" " de chemin de fer ... Dollars.	4,799.10	4,795.13
Rapport centésimal des recettes prov. des voyageurs aux recettes brutes	31.89	31.03
" " " marchandises "	63.75	64.47
" " " autres recettes "	4.36	4.50
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Salaires des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs ... Centins.	7.58	7.95
Combustible ... "	15.02	15.81
Huile, suif, chiffons et menus articles ... "	.41	.48
Réparation des locomotives ... "	7.21	7.34
Eau et réparation des réservoirs ... "	.58	.51
Divers ... "	.72	.75
Total	31.62	32.84
Appoint. de l'ingénieur mécanicien en chef et dépenses de bur. et de voyage.	.20	.28
	31.82	33.12
Traction—par mille parcouru par les locomotives ... Centins.	31.82	33.12
Dépenses des wagons " " ... "	20.76	21.68
Entret. de la voie et des trav. d'art—par mille parcouru par les locom. "	18.14	18.30
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives ... "	10.67	9.97
Dépenses générales " " ... "	6.30	5.69
	87.69	88.76
MOINS—Parcours des wagons	1.37	.17
	86.32	88.93
Loyer des lignes affermées	1.70	1.49
Total par mille parcouru par les locomotives	88.02	90.42
Traction—par mille parcouru par les convois ... Centins.	40.24	42.71
Dépenses des wagons " " ... "	26.26	27.96
Entret. de la voie et trav. d'art—par mille parcouru par les convois ... "	22.94	23.61
Dépenses des gares -par mille parcouru par les convois ... "	13.50	12.85
Dépenses générales " " ... "	7.96	7.34
	110.90	114.47
MOINS—Parcours des wagons ... "	1.73	.22
Total	109.17	114.69
Loyer des lignes affermées	2.15	1.92
Total par mille parcouru par les convois	111.32	116.61
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer—		
Ordinaires	5,375.03	5,915.74
Loyer des lignes affermées	105.99	98.96
	5,481.02	6,014 70

E. et O. E.,

MONCTON, N.-B.

T. WILLIAMS,

Comptable en chef et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses de la division du service mécanique pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Nombre de milles parcourus par les trains	7,296,745
" " locomotives	9,400,293
" " voitures et wagons	88,255,277
" " chasse-neige	102,993
Frais de traction	$3,116,653 49
Frais de réparations—	
Réparations des voitures à voyageurs	$225,379 24
" wagons-poste, wagons-messagerie et wagons à bagage	43,564 62
" wagons à marchandises et fourgons	739,885 73
Huile et chiffons pour garniture	10,663 29
Chasse-neige et *flangers*	24,744 12
	$1,044,237 00
Frais de traction—	
Par train—100 milles	$42 71
" locomotives—100 milles	33 15
" voitures, wagons et chasse-neige—100 milles	3 53
Frais de réparat. des wagons et chasse-neige—	
Par train—100 milles	$14 31
" locomotives, 100 milles	11 11
" voitures, wagons, chasse-neige—100 milles	1 18
Coût de l'huile et des chiffons—	
Par train—100 milles	$0 14
" locomotive—100 milles	0 11
" voiture, wagon et chasse-neige—100 milles	0 0120
Frais de réparations des wagons par voitures—100 milles—	
" " à voyageurs—100 milles	$2 12
" " wagon-poste, wagon-messagerie et bagage—100 milles	0 89
" " wagon à marchandises et fourgon,—100 milles	1 02
" " chasse-neige et *flangers*	24 02

J. T. WALKER,
Comptable de la division des machines.

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1905.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Tableau indiquant le nombre de locomotives, voitures, wagons de différentes classes, le 1er juillet 1904, et le 30 juin 1905.

	Locomotives.	Wagons-lits, 1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe	Wagons-poste et fumoirs.	Messageries et à bagages.	Man. Westinghouse des. fr.	Fermés.	Réfrigérants.	Fardiers, 10, 15, 20 et 30 tonnes.	Wag.-réservoirs à huile.	Wag.-bascule, 6 et 15 ton.	Gondoles, 15 et 20 tonnes.	Wagons à houille, 20 ton.	Wagons à bestiaux.	Wag. auxiliaires à outils.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.	Grues à vapeur.
Disponibles, propres au service le 1er juillet 1904	299	31	31	5	7	115	92	32	50	1	5,486	82	2,686	15	772	36	528	119	19	99	10,206	48	10	22	2	83	3
Déclarés impropres au service le 1er juillet 1904	3					2	1					2			227	18	14	4			268	1					
	302	31	31	5	7	117	93	32	50	1	5,486	84	2,686	15	999	54	542	123	19	99	10,474	49	10	22	2	83	3
Reçu à compte du capital durant l'année	22	10	4	4	2	20		4	10		150										204						
Reçu du ch. de fer Canada Eastern	7						4						46						2		52	3	1	1		5	
Transformés de wagons à houille en wagons plateformes													71				71										
" gondoles en plateformes													37			37											
" charrue rotative en ordinaires																						1	1				
	331	41	35	9	9	137	97	36	60	1	5,636	84	2,840	15	999	17	471	123	21	99	10,730	53	10	23	2	88	3
Déclarés impropres au service le 1er juillet 1904	3					2	1					2			227	18	14	4			268	1					
" " durant l'année	2					1	4	1			111	3	127		78	19	57	2	1		404	2	1	1			
	5					3	5	1			111	5	127		305	37	71	6	1		672	3	1	1			
Reconstruits durant l'année	3					2	4				111		127		250	37	71		1		603	3	1	1			
A reconstruire	2					1	1	1				5			55			6			69						
Ajouter, propres au service et en réparations	329	41	35	9	9	136	96	35	60	1	5,636	79	2,840	15	944	17	471	117	21	99	10,661	53	10	23	2	88	3
Total	331	41	35	9	9	137	97	36	60	1	5,636	84	2,840	15	999	17	471	123	21	99	10,730	53	10	23	2	88	3

E. et O. E.

Moncton, N.-B., 30 juin 1905.

J. J. WALKER,
Comptable de la division des machines.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,

Relevé du nombre de milles parcourus par les locomotives pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives		Milles parcourus par les wagons.						
	Voyageurs.	A marchandises	Voyageurs.	Messageries, wagons-poste et à bagage.	A marchandises	Total.	Chasse-neige.	Moyenne à voyageurs.	Moyenne à marchand.
1904.									
Juillet	283,993	303,121	1,129,488	474,125	5,299,957	6,903,570	....	5.65	17.48
Août	295,911	322,942	1,151,968	494,383	5,856,972	7,503,323	185	5.56	18.14
Septembre	280,304	327,430	1,117,237	462,182	5,668,927	7,248,346	....	5.64	17.31
Octobre	276,415	365,969	967,052	442,570	6,574,241	7,983,863	144	5.10	17.69
Novembre	256,809	363,202	880,006	419,582	6,385,298	7,684,886	2,460	5.05	17.58
Décembre	221,776	424,765	799,180	386,626	7,052,171	8,237,977	8,069	5.34	16.60
1905.									
Janvier	212,493	377,706	718,243	360,142	5,581,916	6,660,301	34,055	5.07	14.77
Février	175,517	278,260	568,855	287,470	3,693,202	4,549,527	45,976	4.88	13.27
Mars	195,031	439,034	725,752	340,006	6,926,321	7,992,079	11,768	5.46	15.77
Avril	183,287	455,003	725,240	336,414	7,605,462	8,667,116	245	5.78	16.71
Mai	220,787	400,106	810,381	394,458	6,418,346	7,623,185	91	5.45	16.04
Juin	290,397	346,487	1,042,276	481,720	5,677,108	7,201,104	....	5.25	16.38
Total	2,892,720	4,404,025	10,635,678	4,879,678	72,739,921	88,255,277	102,993	5.36	16.51

J. J. WALKER,
Comptable de la division des machines.

Moncton, N.-B., 30 juin 1905.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Mois.	Consommation.						Consommation moyenne par 100 milles.				
	Heures sous vapeur.	Milles parcourus p. les locomotives.	Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile.	Livres de chiffons.
1904.											
Juillet	70,500	734,087	28,368	36,967	17,792	15,831	10.41	8,656	5.03	2.42	2.15
Août	73,556	769,340	30,404	38,057	18,052	17,110	10.46	8,852	4.94	2.34	2.22
Septembre	72,811	754,537	31,058	36,458	17,320	16,552	10.36	9,220	4.83	2.29	2.19
Octobre	80,210	806,401	34,617	37,228	17,719	17,485	10.05	9.616	4.61	2.19	2.16
Novembre	80,600	788,263	35,319	35,943	17,669	17,498	9.78	10,036	4.56	2.24	2.22
Décembre	88,521	833,190	40,787	39,611	18,165	19,059	9.41	10,965	4.75	2.17	2.28
1905.											
Janvier	87,210	787,242	36,940	38,114	16,564	16,563	9.03	10,511	4.84	2.10	2.10
Février	76,797	653,614	32,528	32,026	14,395	13,482	8.51	11,147	4.90	2.20	2.06
Mars	96,065	856,981	39,970	38,733	19,378	17,781	8.92	10,447	4.52	2.26	2.07
Avril	87,909	825,209	38,176	34,725	15,747	17,768	9.38	10,363	4.21	1.90	2.15
Mai	80,396	791,070	32,332	35,330	14,453	18,547	9.83	9,155	4.46	1.82	2.34
Juin	78,450	800,359	31,481	34,802	13,783	18,809	10.20	8,811	4.34	1.72	2.35
	973,025	9,400,293	411,980	437,994	201,037	206,485	9.66	9,817	4.66	2.14	2.19

MONCTON, N.-B., 30 juin 1905.

J. J. WALKER,
Comptable de la division des machines.

D.—CHEMIN DE FER

RELEVÉ des frais de traction du

Mois.	Milles parcourus par locomotives.	Surintendance.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.
1904.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Juillet.	734,087	2,095 30	55,673 62	96,515 03	3,181 95	42,948 53	1,725 90
Août.	769,340	2,038 73	58,089 26	104,680 91	3,430 35	43,385 09	2,094 23
Septembre .	754,537	2,060 59	57,694 46	108,192 84	3,239 69	40,296 10	5,653 47
Octobre ...	806,401	2,019 34	61,393 01	121,439 58	3,388 10	43,327 27	3,465 85
Novembre..	788,263	2,061 61	61,013 21	127,210 89	3,846 51	55,825 55	3,042 27
Décembre ..	833,190	2,559 18	65,983 24	149,120 26	3,615 20	58,259 10	6,307 93
1905.							
Janvier.....	787,242	2,154 51	64,394 43	137,370 83	4,466 51	63,722 60	3,887 42
Février. ...	653,614	2,324 22	59,888 22	126,239 51	3,634 41	59,516 43	5,928 23
Mars.	856,981	2,555 39	72,399 03	151,641 19	5,206 82	66,605 69	3,990 55
Avril.	825,209	2,272 38	65,650 21	138,469 79	4,129 01	109,477 12	5,001 89
Mai	791,070	2,425 20	62,328 62	108,359 47	3,416 23	53,938 20	4,363 67
Juin	800,359	2,162 74	63,272 34	118,678 00	3,637 97	53,708 15	1,893 90
	9,400,293	26,729 19	747,779 65	1,487,918 30	45,192 75	691,009 83	47,355 31

E. et O. E.,

MONCTON, N.-B., 30 juin 1905.

INTERCOLONIAL.

1er juillet 1904 au 30 juin 1905.

Remises de locomotives et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles.							
		Ap. du sur. du serv. méc.	Gages.	Combustible.	Huile et chiffons.	Réparations.	Eau.	Remises de locotives et plaques tournantes.	Total.
$ c.	$ c.								
3,402 92	205,543 25	.29	7.58	13.15	.43	5.85	.24	.46	28.00
3,988 68	217,707 25	.26	7.55	13.61	.45	5.64	.27	.52	28.30
3,878 34	221,015 49	.27	7.65	14.34	.43	5.34	.75	.51	29.29
5,505 02	240,538 17	.25	7.62	15.06	.42	5.37	.43	.68	29.83
5,112 82	258,112 86	.26	7.74	16.14	.49	7.08	.38	.65	32.74
7,920 75	293,765 66	.31	7.92	17.90	.43	6.99	.76	.95	35.26
7,213 37	283.209 67	.27	8.18	17.45	.57	8.09	.49	.92	35.97
7,175 16	264,706 18	.35	9.16	19.31	.55	9.11	.91	1.10	40.49
8,113 24	310,511 91	.30	8.45	17.69	.61	7.77	.47	.94	36.23
6,761 03	331,761 43	.27	7.96	16.78	.50	13.27	.60	.82	40.20
5,846 11	240,677 50	.30	7.88	13.70	.43	6.82	.55	.74	30.42
5,751 02	249,104 12	.27	7.90	14.83	.45	6.71	.24	.72	31.12
70,668 46	3,116,653 49	.28	7.96	15.83	.48	7.35	.50	.75	33.15

J. J. WALKER,
Comptable du service des machines.

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents qui se sont produits au Canada

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du chef de train.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1905. 1er juillet.	19.05	102	Mêlé	A. G. Cameron	J. Gallivan	177	Jonction de Sydney-N.
6 "	12.05	133	Express	Wm. Morgan	W. J. Hunter	149	Sussex, N.-B.
6 "	19.15		Garage	J. Pinault (chef de cour	Geo. Sears	120	Campbellton, N.-B.
6 "	22.30		"	T. Walsh	C. Skinner	87	Richmond, N.-E.
11 "	9.30		"	A. Coates (contre-maître intérim)	E. Hayward	189	Saint-Jean, N.B.
11 "	20.15	12	Mêlé	A. J. Welling	A. Wood	290	Cold Brook, N.-B
14 "	7.10		Spécial.	D. Sweeney	Jas. King	226	Newcastle, N.-B.
15 "	10.45	148	Marc'dises	T. Dussault	H. Johnson	175	Carmel, Qué.
19 "	18.30		Pique-niq. (spécial)	M. Wilson	L. Bradshaw	280	Moncton, N.-B
21 "	16.21	153	Express	M. Marchessault	Geo. Finley	163	Lévis, Qué.
31 "	16.30						Cour de Lévis
21 "	8.48		Pilote	L. S. Paulet	Nap. Theriault	182	Hadlow, Qué
23 "	17.20	49	Mêlé	A. Aubin	Chas. Mercier	217	Garage d'Owen, Qué.
26 "	22.55	9	Express	A. E. Brown	O. McGinity	26	Truro, N.-E.
1er août	21.02	152	"	J. Huppe	E. St. Pierre	303	Sainte-Flavie, Qué.
9 "	1.30	15	Marc'dises	H. B. Gordon	Geo. De Mill	276	Westcock, N.-B
10 "	...	34	Express				
13 "	...			O. Levesque	P. Michaud	117	Montmagny
13 "	12.00						Newcastle, N.-B
13 "	7.55		Pique-niq. (spécial)	J. S. Nickerson	H. Snider	283	Près de Shédiac, N.-B.
13 "			"	"	"	283	Près Jonction Painsec
15 "	17.03		Spécial.	E. Smith	E. Thomas	270	Saint-Moïse, Qué.
15 "						125	Drummondville
17 "	6.25		Spécial.	Wm. Capson	F. Belliveau	230	Sackville, N.-B
18 "	4.30	40	Marc'dises	W. F. Ferguson	A. Wood	298	Jonction de Chatham
20 "	12.59	199	Express	J. B. Crockett	Geo. Kently	237	Highlands-Crossing
22 "	22.45	86	"	J. L. Chisholm	— McLellan	165	Près de Bedford, N.-E.
22 "	12.30	157	Mêlé	G. Lamkie	T. G. Scott	187	Jonction de Dalhousie
24 "	9.20		Spécial.	R. G. Duff	J. Burns	266	Riv.-à-l'Anguille, N.-B.
25 "	4.45		Garage	T. Bérubé (chef de cour	Jos. Scott	307	Rivière-du-Loup
27 "							Hangar à marchandises, Moncton
27 "	7.00	199	Express	L. N. Letarte	— Huot	172	Drummondville
29 "	17.30		Spécial.	U. St. Pierre	W. Blanchette	208	Jonction d'Ashton
1er sept.	13.50	148	Marc'dises	F. Dussault	N. Boutin	175	Daveluyville, Qué.
1er "	22.00		Spécial.	J. E. Fleming	J. Shaw	222	New-Glasgow
5 "	21.30	9	Express	J. B. Pollock	C. Saunders	152	Grand-Lac N.-E.
7 "	18.15	13	Express	F. Davison	John McLennan	156	Elmsdale, N.-E
9 "	8 15		Garage	W. C. Layton (contremaître)	J. Johnson	30	Truro, N.-E.
14 "	4.30		"	C. F. Scurr (contremaître	M. O'Brien	123	Moncton, N.-B.

INTERCOLONIAL.

sur le chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice expiré le 30 juin 1905.

Nom du blessé.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Nature de la blessure.	Verdict.
H. J. Woulfaul......	Voyageur	Tombé entre le quai et le wagon en tentant de monter sur un convoi en mouvement.	Lésion à la tête et jambes cass., mort s. convoi.	Accidentel.
Mlle Flewelling.....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un convoi en traversant la voie.	Fatal.	Pas d'enquête.
J. Pinault.... .. .	Maître de cour	En attelant des wagons........	"	"
L. Mullins..........	Serre-freins...	" "	Blessé à 1 doigt.	
John Petrie.........	"	Frappé par un wagon....... .	Blessé à 1 bras..	
Robt. Watson	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par un convoi..........	Fatal.......	Accidentel.
Wm. Irvine.........	Serre-freins...	Jambe coupée en chang. de voie	"	Pas d'enquête.
Alp. Martin.... ..	"	Mis le pied sur un clou en déchargeant de la marchandise.	Blessé à un pied.	
Mlle Chapman.....	Voyageur.....	Tombe du convoi.............	Blessé légèrem..	
E. Martin..........	"	Sauté du convoi	Une jambe coup. et l'autre cassée	
An Indian	Ni l'un ni l'aut.	Tombé sur la voie (ivre)........	Lésions à la tête.	
A. Bonneau.........	Serre-freins...	En changeant de voie...	Blessé au doigt..	
Horace Levesque. ..	" ...	Tombé de wag. en chang. de voie	Entorse au pied.	
Unknown man.....	Ni l'un ni l'aut.	En tentant de monter s. convoi.	Fatal.........	Accidentel.
Mlle Delia Hamilton	Voyageur....	Sauter du convoi en mouvement	Jambes coupées.	
— Seely...........	Ni l'un ni l'aut.	En montant sur un convoi......	Bras coupé. ...	
Jas. Dunn....	Employé P. S. et D.C.S.	Hémorrhagie pulmonaire sur le convoi entre Montréal et Lévis	Mort 28 août '04	
A. Levesque...	Employé	En descendant d'une locomotive	Blessé à la main	
Robt. McMurray....	Serre-freins...	En attelant des wag. hors serv.	Fatal......	Accidentel.
Watson Gross.......	Voyageur.....	Convoi rompu...................	"	Pas d'enquête.
J. H. Gardiner.	Serre-freins..	"	Jambe coupée et l'autre dangereusement bless.	
Cyrille Dion........	" ...	En attelant des wagons........	Doigt blessé...	
P. Bourgeois......	Ni l'un ni l'autre.	S'est fait prendre le doigt dans la chaîne en faisant du charb.	3 doigts cassés..	
Geo. Wood..........	" ..	En tentant de monter sur un convoi s'est fait coup. les bras	Fatal	Pas d'enquête.
W. F. Ferguson. ...	Conducteur ..	Tombé entre le wag. en descend	Blessé au pied..	
Mme S. Lear........	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un convoi en traversant la voie.	Clavicule cassée.	
Wm. Marr.	" ..	Frappé par un convoi..........	Fatal......	Accidentel.
Fred Steeves.......	Serre-freins...	En déchargeant des marchand..	Blessé au côté...	
J. Gallant	Chauffeur.. ..	Frappé p. un convoi en regard. au dehors de la fen. du mécan.	Blessé à la tête..	
J. B. Chamard......	"	Tombé de la locomotive........	Lésion au pied..	
P. P. Legere........	Porte-faix	En maniant un baril	" ..	
J. Taylor...........	Voyageur.....	Se tenant sur la plateforme du wagon 'Chignecto' quand le wagon dérailla.	Contusions au cou.	
A. Poire...........	Serre-freins...	En changeant de voie.....	Blessé au doigt.	
Joseph Elie.........	Ni l'un ni l'autre.	Tombé entre le wagon et le quai en montant sur un convoi.	Fatal......	Accidentel.
Geo. Purvis.........	Serre-freins...	Tombé en montant sur locom...	Doigts de p. écras	
A. S. McLellan.....	Chauffeur.....	Tombé d'une locomotive.	Légère secousse.	
J. W. Weir.........	Serre-freins...	Penché s. côté d'un wag. eut la tête frappée sur un pont.	Fatal.....	Pas d'enquête.
A. Halliday...... .	Repar. de wag.	Frappé par une locomotive en reparant un wagon.	Bles. lég. au pied et au coup-de-p.	
F. F. Nickerson. ...	Serre-freins...	Pied pris dans un rail de croisement.	2 doigts de pied écrasés.	

CHEMIN DE FER

Relevé des accidents qui se sont produits au Canada sur le chemin

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du chef de train.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1904.							
15 sept...	12.30	......	Spécial...	W. J. Ellis.......	F. Chisholm.....	147	Windsor Jonction......
15 " ..	10.00	.....	Garage. ..	Fred McPherson (contremaître).	J. Joncas........	285	Pointe Tupper.........
19 " ..	8 30	......	Spécial...	R. H. Wilkins....	D. McDonald.. ..	80	McKinnon's Harbour...
20 " ..	6.15	.....	Garage...	H. J. Murray (contremaître).	T. Hanway....	124	Truro, N.-E. ....
21 " ..	15.10	....	Spécial...	J. T. McDonald ..	Chas. Tobin......	146	North-Sydney Jct......
24 " ..	7.25	....	" ..	G. A. McLeod....	....	78	Stellarton, N.-E........
26 " ..	10.30	42	Marchand	S. Bernier........	Ed. Kean...... ..	260	Saint-Moise, Qué.... .
27 " ..	22.30	.....	Garage. ..	A. Gallant (gardien de cour).	G. Gilker.........	122	Campbellton, N.-B.....
27 " .	14.10	55	Marchand	J. L. Barnhill.....	— McCullum.....	293	Antigonish, N.-E.......
1er oct. ..	18.00	......	Travail...	W. N. Booard	T. Hennesy.......	230	Petite Roche...........
3 " ..	24.30	......	Spécial...	Gordon McLeod ..	Alex. Urquhart...	15	Entre New Glasgow et Stellarton.
3 " ..	24.30	....	" ..	" ..	" ..	15	" ....
4 " ..	23.30	.. .	Garage. ..	A. Gallant (gardien de cour).	B. Luty......... .	122	Campbellton..... .. ..
8 " ..	2.30	......	" ..	R. Johnson (contremaître).	J. Kelly.....	124	Truro, N.-E ....
9 " ..	10 28	.....	Spécial ..	J. Therrien......	N. Boutin........	207	Moose Park............
12 " ..	15.30	23	Marchand	H. D. Fraser......	R. Kennedy	281	Amherst, N.-E. . .....
13 " ..	4.00	.....	Travail...	C. M. Lutes	B. Johnson.......	23	Bedford, N.-E.........
15 " ..	5.40	...	Spécial...	J. T. McDonald ..	M. A. Smith......	33	Près de McKinnon's Harbour.
15 " ..	5.40	.... ..	" ..	R. H. Wilkins....	Dan McDonald...	174	" ....
15 " ..	5.40	....	" ..	" ..	" ...	174	" ....
15 " ..	8.22	199	Express ..	J. Rioux	Jas. Collet........	172	Montréal ....
19 " ..	7.10	145	" ..	M. Verville.......	M. Houston	82	Près de Nicolet ....
21 " ..	16.45	. .	Garage...	T. Bérubé (gardien de cour).	Thos. Levesque...	203	Vaillancourt Landing...
24 " ..	14.30	....	" ..	....	J. Phinney........	107	Truro, N.-E..... ....
25 " ..	2 30	.....	Spécial...	W. P. Smith ...	H. Johnson... ..	275	Oxford Jonction........
26 " ..	10.00	40	Marchand	J. Swetman.......	A. Wood.........	250	Moncton ... .
27 " ..	18.30	.....	Spécial...	J. S. Nickerson...	T. Townsend......	29	Spring Hill Junction...
27 " ..	11.00	. ..	Garage...	J. Jackson (contremaître).	T. O'Brien.... ..	190	Halifax.. ....
28 " ..	7.30	.....	" ..	S. Dion (gardien de cour)	H. Sharp.........	183	Lévis, Qué ....
28 " ..	20.00	......	Spécial...	Nap. Levesque....	Wm. Savidant....	267	Amqui, Qué ....
31 " ..	18.45	49	Mixte....	A. Arcand	A. Goulet	212	Saint-Jean Chrysostome
31 " ..	18.45	49	"	"	"	212	" ....
1er nov. ..	14.00	.....	Travail...	W. F. Ferguson...	T. Copeland	250	Eel River........ ....
1er " ..	7.00	75	Marchand	Geo. L. Nixon....	L. Starratt	283	Près de Spring Hill Jct.
1er " ..	11.30	25	Express ..	Jas. Millican	Jas. McAuley	239	Oxford Jonction.. .. ..
1er " ..	11.30	25	" ..	"	"	239	" ....
1er " ..	17 30	....	Spécial...	J. McLeod.... ..	T. Townsend. ...	8	Sackville, N.-B........
5 " ..	20.10	.....	Travail...	Walter Long......	John Cameron....	9	Gibson, N.-B......... .
5 " ..	1.00	38	Marchand	C. McDougall.. ..	....	......	New Castle..........
9 " ..	5.00	......	Spécial ...	J. McLeod.	J. King	113	Spring Hill Junction ...
9 " ..	5.00	.....	" ...	"	"	113	" " ....
10 " ..	8.15	...	Pilote	J. Dawson.......	Chrs. Dobbs.. ...	11	Lévis, dans la cour.....
11 " ..	11.45	.. ..	Garage...	J. E. Fogarty..... (contremaître).	Samuel Watson...	132	Moncton...............

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial pendant l'exercice expiré le 30 juin 1905—*Suite.*

Nom du blessé.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Nature de la blessure.	Verdict du coroner.
W. J. Ellis.........	Chef de train..	En chang. de voie, wagon tamp.	Blessé légèrem..	
Fred. McPherson...	Chef de cour..	En changeant de voie, tombé d'un wagon couvert.	Fatal	Accidentel.
Jas. Gillis	Serre-freins...	Tomb. entre wagon...	"	Pas d'enquête-
H. J. Murray.	Chef de cour..	En descendant d'un wagon......	Entorse au pied.	
W. H. Bigney......	Employé	En chargeant des marchandises.	Blessé à un doigt	
Geo. H. Haron	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par une locomotive.....	Fatal...........	Accidentel.
Z. Berube	Serre-freins ..	En changeant de voie...	Blessé à la tête..	
Paul Allard.........	"	En attelant des wagons	Bless. à une main	
Henry J. Marr	"	En changeant de voie..........	Fatal...........	Accidentel.
H. Ultican	"	"	Blessé légèrem. à un doigt......	
John McDonald.....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un convoi	Fatal.....	Accidentel.
— Hood......... ..	"	"	"	"
A. Michaud	Employé.	En vidant l'injecteur...........	Echaudé une jambe	
R. Johnson.........	Chef de cour..	En dételant des wagons........	Bless, à un pouce et au doigt....	
Eugene Hamel......	Ni l'un ni l'aut.	Frapp. par un convoi..........	Fatal...........	Accidentel.
M. Bristol.........	"	En passant entre des wagons....	Blessé à un pied.	
Stanley McNutt....	Employé.	En montant sur une plate-forme	Bles. à une épaule	
John E. McNeil	Chauffeur.....	Tamponnement avec le convoi particul. "Wilkin" pris entre la locomotive et le tender.	Fatal...........	Accidentel.
Dan McDonald.....	Conducteur...	Tamp., convoi part. "McDonald"	Bless. gravement	
Vincent Wright....	Serre-freins...	" " ..	Foul. à une jambe	
T. McNeil...... ...	Employé.	Frappé par un convoi	Lés. à une épaule et à la tête....	
Leon Rousseau......	Voyageur.....	Sauté du convoi en mouvement..	Bless. à une main et à la tête....	
Alex. Dumas	Serre-freins...	Pris entre le quai et des wagons en changeant de voie.	Serré gravement	
Howard Murray....	" ...	En attelant des wagons	Pied écrasé......	
F. McCully.........	"	"	Bles. à une main	
Harry Gunn (boy)...	Ni l'un ni l'aut.	En marchant sur un wagon......	Pied coupé.......	
E. C. Wryn	Serre-freins...	En mont. sur le dev. d'une loc..	Blessé à la tête..	
Clarence Graham ...	"	En attelant des wagons	Blessé à la main.	
A. Laforest.........	"	Tombé d'une plateforme en changeant de voie.	Blessé à l'épaule.	
Nap. Levesque......	Chef de train..	Frappé par le boyau du frein à air en chang. de voie du wagon.	Blessé au nez....	
Bertha Goulet	Voyageur.....	En sautant du convoi....	Bles. légèrement	
Eugene Goulet......	" ...	"	" ..	
D. O. Vineau.. . ..	Employé.	En déchargeant des rails......	D. d'un pied écr.	
Josiah Legran......	Ni l'un ni l'autre.	Frappe par un convoi, marchant sur la voie.	Fatal	Accidentel.
Jas. McAuley .. .	Conducteur...	Tamp. avec la locomotive partic. "Fowlie" d'un convoi ayant entré sur une voie d'év. ouverte	"	Pas d'enquête.
Watson Lawrence...	Chauffeur. ..	" " " ..	Blessé à la figure et jambe cassée	
W. Sutherland ...	Serre-freins...	En changeant de voie..........	Entorse d'un pied	
Jos. Christie........	"	En attelant des wagons	Bl. à une main..	
Jas. Copp	Employé	En décharg. des marchandises..	Blessé à la figure	
D. McDonald.	"	Wag. tombé d'un viaduc en charp.	Bl. au cuir chev.	
S. Tuttle............	"	" "	Blessé légèrem..	
Hubert Carrier.....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par une locomotive.....	Une jambe et un bras coupé.	
Wm. J. Callahan....	Commis (cl. c.)	En montant sur un tender......	Pied coupé......	

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents qui se sont produits au Canada sur le chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du chef de train.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1904.							
16 nov.	12.00	105	Marc'dises	W. A. Mann	F. Satchell	160	Sydney-Nord
16 "	8.30	.....	Spécial	W. Brownrigg	H. Peeples	282	Bayfield-Road
19 "	15.50	.....	"	D. Sweeney	C. E. Freeze	134	Collet's-Siding
19 "	11.30	. .	"	A. Gavreau	L. W. Dutil	209	Hadlow, Qué.
19 "	9.35	153	....		J. Deveraux	194	Sainte-Flavie, Qué.
19 "	21.22	17	Express	C. W. Hennessy	J. G. McDonald	64	Near-Hopewell, N.-E.
19 "	10.58	.....	Spécial	A. Laliberte	H. Boutin	204	Près Saint-Hyacinthe
19 "	19.40	19	Express	J. J. McNeil	A. Prowse	161	Sydney-Nord, Jonct.
22 "	16.30	.....	Spécial		John Baxter	263	Stellarton, N.-E.
24 "							Moncton, N.-B
24 "							"
24 "	14.00	41	Marc'dises	A. Begin	T. Matheson	243	Staint-Moise, Qu
24 "							Riv. du Loup
25 "	5.30		Garage	T. Berube (Yardmaster).	H. Turner	302	"
26 "	24.00		Special	G. A. Armstrong	J. King	220	Maccan, N.-E.
28 "	6.45				J. Clark	236	Halifax
28 "	17.00						Truro, N.-E.
3 déc	12.00						"
7 "	17.05	2	Express	C. J. Rhodes	J. Ross	232	Alton, N.-E.
10 "	19.15	S.S.	'Scotia'	L. McGuire (Captain).	Jas. Anderson		Mulgrave, N.-E.
12 "	23.10		Spécial	L. Gingras	D. Coté et W. Mountain	200 141	Saint-Lambert, Qué.
12 "	12.30	34	Express	W. A. Mitchell	Jos. Cloutier	102	Saint-Hubert
16 "	7.00						Truro, N.-E.
17 "	18.10		Garage	A. Dickie (Yardmaster).	B. Lutes	122	Campbellton
21 "	9.00	304	Mêlé	A. Crookshank	N. J. Ivory	17	Chatham
25 "	19.30		Spécial	Jas. Langille	O. Bruce	289	Londonderry
30 "	17.45		"	A. Laliberte	J. W. Dean	204	Daveluyville
1905.							
2 janv	11.30		Garage	D. Laplante (Yardmaster).	J. Scott	302	Riv. du Loup
2 "	11.30	50	Express	O. Levesque	A. Goulet	213	Cap Saint-Ignace
3 "	5.30						Hadlow
3 "	9.10	141	Mêlé	A. Calder	A. Sproull		Westville, N.-E.
5 "	21.23	75	Marc'dises	D. Hains	W. F. Smallwood		Newcastle, N.-B.
9 "	11.00						Truro, N.-E.
11 "							Moncton, N.-B
16 janv	6.40		Garage	W. N. Bovard	A. Woods	193	Moncton
21 "							Riv du Loup
23 "							Union, N.-E.
24 "			Spécial	D. Hains	A. S. Bourgeois	250	Dickie's, N.-B.
26 "	18.00		Garage		M. O'Shaughnessy	230	New Castle, N.-B.
27 "	10.00		"		— Johnson	61	Truro. N.-E.
28 "	20.45		Special	E. K. O'Brien	H. A. Peeples	282	Monastery, N.-E.
29 "	9.45		Pilote		A. Cook	184	Moncton, N.-B
30 "	13.00						Amherst, N.-E.

INTERCOLONIAL.

sur le chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice expiré le 30 juin 1905—*Suite.*

Nom du blessé.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Nature de la blessure.	Verdict du coroner.
D. A Cameron......	Employé	En décharg't des pièces de fonte	Blessure au doigt	
J. T. Haliday.......	Serre-freins...	En faisant le garage.	" à la main	
J. Cormier.........	" ..	" "	" "	
Frank Evans (garç.)	Ni l'un ni l'aut.	Le convoi lui passa sur le corps..	Fatal	Accidentel.
Alex. Madore	Employé	Frappé par le convoi..... ...	Blessure légère..	
Unknown man......	Ni l'un ni l'aut.	" "	Fatal	"
Jos. Barbeau..	" ..	Cheval effrayé par la locomotive	Blessure légère..	
Miss M. A. McDougall.	Voyageur	A sauté du convoi en mouvement.	Blessé grièvem. au visage.	
Angus McKenzie...	Employé.	Pendant que la locomotive reculait de la remise à locom., s'est trouvé pris entr. la cab. le pot.	Bless. au dos et à la jambe.	
Andrew Babineau...	"	La locomotive a frappé l'échelle sur laquelle il travaillait.	Blessure au coude	
C. Richard..........	"	La locomotive a frappé l'échelle sur laquelle il travaillait.	" talon.	
J. B. St. Pierre.....	"	En déchargeant de l'huile	" doigt.	
— Martel.	Comiss. de bag.	En décharg'nt des marchandises	Tour de reins....	
J. A. Savard.	Serre-freins. ..	Est tombé du wagon	Bless. au genou..	
J. F. Armstrong...	"	En faisant le garage..	" à la main.	
John Spruce	Employé.. ...	La locom. lui a passé sur le corps	Fatal	Pas de décision.
George E. Whidden.	"	Le chariot à bagage a glissé de la plateforme.	Doigt écrasé....	
John Glenfield	"	Du fer lui est tombé sur le pied..	Blessure à l'orteil	
A. McKinnon.......	Voyageur ...	A glissé en montant sur le convoi	Fatal	Pas d'enquête.
Stephen McIsaac ...	Employé	En nettoyant une pompe à air...	Bless. à la main..	
L. G. Gelly.........	Chauffeur.....	Est tombé du tender.	Blessure au bras.	
Dr. Quintil.	Ni l'un ni l'aut.	Est tombé en traversant le voie.	Légère secousse.	
Howard Crow	Employé. ...	En faisant tomber le b. du sémap.	Coup. à la lèvre.	
A. Dickie...........	Prép. à la cour	A glissé en montant sur la galerie de la locomotive.	Contusions sérieuses.	
A. Crookshank.. ...	Cond. de loc.	En attelant les wagons..........	Bless. à la main.	
— McInnis..........	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par le convoi.	Blessure légère..	
N. Fournier	Chauffeur.....	Le tube-indicateur s'est brisé. .	Coupure à l'œil..	
D. Laplante........	Prép. à la cour	En attelant les wagons.........	Bles. à la poitrine	
L. Bergeron (garçon)	Voyageur	Est tombé du convoi.	Fatal	Accidentel.
J. Forgues..........	Employé......	En faisant fonctionner le sémaphore, le fil mét. s'est rompu.	Entorse au poig	
Raymond Jollyman..	Serre-freins...	En faisant le garage est tombé du wagon fermé.	Blessure au bras et au côté.	
Wm. Hache	Employé......	Frappé par la locomotive.......	Fatal	Pas d'enquête.
David Christie......	" ...	Est tombé de wagon fermé	"	" "
J. H. Gardiner	Commis	" en bas d'un escalier..	Jambe brisée ...	
Amos Lirette..	Employé	Frappé par les wagons	Fatal	" "
J. Dumas.	"	Tombé en mont. s. le wag. à frein	Blessures intern.	
W. Brownrigg.... .	"	Le convoi s'est détaché et tamponné, le jetant à b. de la lant.	Jambes cassées..	
John Cowans.......	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par le convoi...........	Fatal	Pas d'enquête.
W. B. Foley........	erre-freins. ..	En 'aisant le garage.	Bless. à la main.	
Angus Lindsay	Employé	Travaillant dans le flanger a été frappé par le levier.	Contusions au visage.	
J. T. Fleming	"	Jeté à bas d'un wagon déraillé..	Blessures légères	
Ed. Melanson.	Serre-freins...	En mont. sur le wag. s'est c. la j.	Fatal	Pas d'enquête.
Chas. Blanche	Employé.....	En faisant l'essai du sémaphore a été frappé par le levier.	Mâchoire brisée et dents cassées.	

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents survenus au Canada sur le chemin de fer

Date.	Heure du jour.	No. du train.	Description du train.	Nom du chef de train.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1905.							
2.. fév..	21.00	......	Spécial...	T. Dussault.......	W. J. Atkinson...	206	Près de Aston Jct....
" 4..	11.23	25	Express	Jas. Daley..	C. P. Atkinson ...	46	Près de Londonderry....
4.. "	15.45	......	Garage..	....	M. Tobin.........	95	Halifax, N.-E..........
11.. "	15.00	......	Spécial...	Wm. McGillivray.	Colin Keefe.......	12	Pointe Tupper.........
11.. "	10.10	.....	Enneigé..	....	W. Young.........	104	Campbellton, N.-B.....
14 . "	19.15	71	Mixe....	Geo. Lamkie....	J. Oakleaf......	187	Dalhousie Jct.........
15 . "	19.00	....	Spécial...	C. McDougall....	W. King........	294	Bathurst, N.-B ......
17.. "	13.10	.....	Garage...	....	Arthur Dion.....	206	Hadlow, Qué..........
20 . "	6.00	......	....	....	Henry Duclos.....	208	Hadlow Shop........
21.. "	4.35	......	Spécial...	Jas. McLaughlin.	H. Campbell......	33	Tracadie.............
24.. "	23.10	.....	Garage..	A. Simmons......	M. Flavin........	205	Halifax, N.-E..........
25.. "	19.05	76	M'dises...	N. Sirois.........	J. Gorham........	247	Trois-Pistoles.........
26.. "	19.00	....	Spécial..	A. C. McLean ...	D. Matheson	67	Barrachois, N.-E.......
27.. "	10.00	...	Garage ...	....	J. McDermott... / J. Moody......	8 / 193	Moncton, N.-B.....
28.. "	5.15	.....	Spécial...	J. N. Bernier.....	W. Atkinson	63	Sainte Rosalie.........
7 mars..	10.40	6	M'dises...	Geo. L. Nixon....	J. Donald	290	Norton, N.-B..........
8.. "	5.00	.....	Spécial...	E. Harrett........	A. Probert	77	Westville, N.-E.. ....
9.. "	22.30	......	Garage..	John Yeomans....	M. Flavin........	188	Halifax, N.-E..........
10.. "	13.05	......	Spécial...	F. Dixon..........	J. Gunning.......	262	Campbellton, N.-B. ...
10.. "	21.30	......	" ...	A. Frizzle........	A. Leitch........	24	Richmond..............
12.. "	8.35	......	" ...	W. N. Bovard....	A. R. Price.......	220	Chatham, Jct..........
14.. "	18.12	......	Train éclair.	....	Wm. Lovett	64	Richmond..............
19.. "	11.00	.....	Spécial...	F. Totten, (contremaître.)	P. McInnis.......	241	" ....
21.. "	10.10	....	" ...	J. Maloney. ...	— Anderson.....	234	Newcastle, N.-E ....
21.. "	21.20	..	" ..	A. H. Hayman ...	B. Johnson......	293	Between Dickie's siding and McKay's.
22.. "	16.50	34	Express ..	John Berry......	Jas. Clark.......	235	Shubenacadie..........
24.. "	9.40	.....	Spécial..	A. Lockhart	L. Bradshaw....	223	Près de Pugsley's siding
27.. "	12.45	24	M'dises...	J. B. Crockett....	W. Gross.........	284	Amherst, N.-E........
28.. "	21.00	23	" ...	W. J. Ellis......	W. McDonald....	265	Oxford, Jct...........
30.. "	4.45	....	Spécial...	M. Wryn.........	Jos. Stockford....	275	Amherst, N.-E........
4 avril...	7.30	.....	Garage. ..	J. Halliday.....	J. Gilfillan ..	190	" ....
6.. "	.....	....	....	....	....	......	St. Hilaire, Qué. .....
8.. "	18 00	.. ..	Garage....	G. Malcolm, (contremaître.)	G. Currie	89	Halifax, N.-E.. ......
8 . "	15 20	..	....	J. E. Fogarty "	S. Watson........	127	Moncton, N.-B ....
11.. "	11 30	33	Express ..	Geo. Walker......	E. Parson........	76	Monmagny, Qué.......
12.. "	12 20	......	Spécial....	E. Johnson......	R. Hamilton	277	Hilden, N.-E..........
17.. "	17 30	....	Garage. ..	W. E. Layton, (contremaître.)	J. Johnson.......	61	Truro, N.-E. ....
18.. "	....	....	....	....	....	.....	Pictou, N.-E..........
20.. "	17 25	13	Lait.......	F. A. Davison...	— White.........	147	Bedford, N.-E ......
21.. "	21 00	......	Garage. ..	J. Russell (prép. à la cour.)	G. Sears	120	Campbellton, N.-B....
24.. "	5 10	......	Spécial....	M. Wryn.	Frank Gibson....	267	Dorchester, N.-B......
27.. "	19 30	....	Garage....	....	John Flavin......	288	Halifax, N.-E.......
27.. "	......	....	....	....	....	...	" ....
29.. "	13 00	84	G.T.R....	— O'Brien	....	874	Sainte-Rosalie, Jo.....

INTERCOLONIAL.

Intercolonial durant l'exercice expiré le 30 juin 1905—*Suite.*

Nom du blessé.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Nature de la blessure.	Verdict du coroner.
W. J. Atkinson. ...	Cond. de la loc.	Est tombé sur le tuyau injecteur.	Brûlure au bras.	
John McNeely......	Ni l'un ni l'aut.	Marchant sur la rue a été frappé par le convoi.	Fatal	Accidentel.
Albert Howell......	Serre-freins...	Est tombé en mont. d. les wag..	Bless. à la cuisse.	
John B. Musgrave...	"	En attelant les wagons.........	Bless. à la main.	
Jas. Black.	Employé	Est tombé entre les wagons.....	Fatal	Pas d'enquête.
J. Oakleaf..........	Cond. de la loc.	La bielle s'est brisée............	Blessures légères	
C. McDougall.......	Conducteur...	A glissé en chang. un wag. de v.	Bless. au doigts.	
John Heatherington.	Employé	Frappé par la locomotive.	Blessures graves.	
Henry Duclos.......	Cond. de la loc.	En serrant les écrous du tube indicateur.	Coupure à la tête	
Gordon Somers	Employé	La locomotive a quitté la voie..	Fatal	Accidentel.
W. Sweet..	Serre-freins...	Est tombé entre les wagons en changeant de voie.	Blessures au dos et au côté.	
F. F. Martin	"	Est tombé en chang. de voie....	Bless. au genou..	
D. Matheson	Cond. de la loc.	La locomotive a déraillé........	Jambe cassé....	
W. D. Graves.	Serre-freins...	Le flanger a quitté les rails.....	Une jambe cassé et blessure à l'autre.	
R. LeBlanc	Chauffeur.....	En secouant le feu a été frappé par la barre.	Coupure à la tête	
Frank McKinnon...	Serre-freins...	En attelant les wagons.........	Bless. à la main.	
Wm. Johnson.......	"	Est tombé entre les wagons. ...	Jambes cassées..	
L. Baker	"	En changeant de voie est tombé du wagon fermé.	Blessé à la tête..	
C. McWilliams . ..	"	En enlevant la chaîne d'un wagon mis hors de service.	Contus. au bras..	
Harvey Levi........	"	En dételant la locomotive... .	Bless. à la tête..	
P. Ferguson	"	Est tombé en mont. sur le wag..	Fatal	Pas d'enquête.
Jas. Murphy........	Employé......	En montant sur la locomotive..	"	Pas de décision.
S. McEachern	Serre-freins...	En attel. les w. s'est fait couper une jambe et reçu des bl. int.	"	Pas d'enquête.
Byron Meade........	"	A sauté à bas du wagon........	Blessé au pied...	
Immigrant..........	Voyageur.....	Est tombé du convoi	Blessures légères	
Old squaw..........	"	Est mort sur le convoi..........	....	
L. Bradshaw..	Cond. de la loc.	Est tombé de la plateforme autour de la chaud. de la locom.	Coup. à la tête..	
F. Nickerson	Serre-freins...	En changeant de voie....	Blessures graves.	
Stanley McCullough.	" .. .	"	Blessures légères	
Thos. Warren.......	" ..	Est tombé en sort. d'un w. fermé.	Bless. à l'épaule.	
P. Belliveau	Ni l'un ni l'aut.	A été pris en passant entre les wagons.	Fatal...... ...	Accidentel.
Alfred Boutin.......	Employé .. .	En abaissant le sémaphore......	Coup. à la tête..	
John Hibbitts.......	Serre-freins...	Est tombé du wagon en changeant de voie.	Jambe cassée...	
W. Osborne........ .	" ...	En changeant de voie	Bl. à la poitrine et à l'épaule.	
Amedee Fortin.....	Ni l'un ni l'aut.	En sort. d'un train en mouvem..	S'est c. la r. du g.	
F. Boomer	Serre-freins...	En changeant de voie s'est trouvé pris entre les wagons.	Fatal	Pas d'enquête.
W. Wallace.........	Ni l'un ni l'aut.	Est tombé du wagon à houille..	Blessures légères au dos.	
Hardy McDonald...	Employé.	En décharg. des marchandises..	Bless. au pied...	
Thos. Jackson, (garç.)	Voyageur.....	A sauté du convoi en mouvement	Blessures légères	
W. Payne..........	Employé.	A sauté de la locomotive en mouvement.	Bless. internes..	
John Pyne..........	Ni l'un ni l'aut.	Frappé par le convoi	Fatal...........	Accidentel.
E. Sims.	Serre-freins...	En changeant de voie	Bless. à la tête..	
John Lovett...	Employé	En cherch. à mont. d. le convoi à frappé le levier de l'aiguille.	Blessur. à la tête et au corps.	
L. E. Carpenter.....	"	A sauté du convoi en mouvement	Bless. au poignet	

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents survenus au Canada sur le chemin de fer

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du chef de train.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1905.							
29 avril..	1 00	70	Suburban.	T. Johnson.	W. Lovett........	108	Halifax, N.-E.........
29 " ..	.....	.....	....	....	....	....	Entre Hadlow et Lévis.
1er mai..	15 09	....	.. ..	E. L. Watts	....	......	Dalhousie.......... ....
4 " ..	15 30	.....	Garage. ..	E. McEachern (contremaître)...	R. McInnis.......	87	Halifax, N.-E...... ....
4 " ..	14 55	......	Pilote.....	Wm. Tees........	F. Goddard.......	136	Ste-Rosalie.............
8 " ..	9 00	......	Garage...	.. ..	H. Como.	184	Saint-Jean, N.-B.......
9 " ..	10 00	......	" ..	....	....	......	Sydney, C.-B..........
18 " ..	17 30	35	Marc'dises	....	Alex. Donald.....	6	Campbellton, N.-B.....
25 " ..	7 18	45	Marc'dises	F. Dumont.......	O. Halle	70	Sainte-Anne, Qué......
27 " ..	17 30	. ...	Garage ...	F. Dunbar (contremaître)..	A. McGrath......	205	Halifax, N.-E.........
31 " ..	14 15	.....	Garage...	J. E. Fogarty (contremaître)...	S. Watson.......	127	Moncton, N.-B.... ....
1er juin..	21 00	.....	Garage ...	....	S. Stewart.........	61	Truro, N.-E...........
5 " ..	8 05	....	Garage...	....	J. Phinney.......	59	" ....
8 " ..	19 00	. ...	....	....	....	......	Halifax, N.-E... .....
13 " ..	..	......	....	....	....	......	New-Glasgow, N.-E....
14 " ..	16 33	85	Express ..	W. J. Ross.	D. Yould..... ...	49	Hopewell, N.-E.......
16 " ..	......	.. .	....	....	....	......	New-Mills.............
19 " ..	2 30	13	Mêlé......	F. A. Davison...	... .	......	Halifax, N.-E.........
21 " ..	10 05	37	Marc'dises	Jas. Card.........	Geo. Milne.......	103	Acadiaville ....

INTERCOLONIAL.

Intercolonial durant l'exercice expiré le 30 juin 1905.

Nom du blessé.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Nature de la blessure.	Verdict du coroner.
A. Simmons........	Employé.	En cherchant à monter sur convoi, a frappé lev. de l'aiguille.	Blessur. à la tête et au corps.	
Mlle Roy (petite fille)	Ni l'un ni l'au.	La locomotive lui a passé sur le corps.	Fatal	Accidentel.
Patrick Leblanc.....	Employé.	En plaçant la grille.......... .	Bless. au poignet	
James Ryan........	Serre-freins...	En changeant de voie	Blessé légerem. à la main.	
Philip Tremblay....	Ni l'un ni l'au.	En passant entre les wagons....	Blessé au pied.	
Alfred McElwaine..	Serre-freins...	En attelant les wagons	" à la tête.	
P. H. Sampson......	Employè.	En déchargeant marchandises, la planche a glissé.	Légères blessures à la tête.	
F. Leblanc..........	Serre-freins..	En dételant la locomotive.... .	Bras ébouillanté.	
F. Blanchette.......	Ni l'un ni l'au.	Trouvé le long de la voie.....	Fatal	Accidentel.
John Purvis...... .	Serre-freins...	En attelant les wagons.........	Blessé à la main.	
F. B. Isaacs........	" ...	Est tombé entre les wagons, bras et jambes fortement écrasés.	Fatal	Pas d'enquête.
Amos Biswagner....	" ...	En attelant les wagons	Blessé au poignet et au doigt.	
A. Carlyle	" ...	" "	Blessé à la main.	
J. O'Grady (garçon).	Ni l'un ni l'au.	En jouant dans cour, des troncs d'arbres ont roulé sur lui.	Fatal	Pas d'enquête.
John McDonald....	Employé.	Le marche-pied du wagon a cédé	Blessé aux orteils	
J. R. Smith........	Ni l'un ni l'au.	Frappé par le convoi...	Fatal	Accidentel.
Alex. Wood.......	"	Trouvé dans la fosse garde-best.	"	Accidentel.
S. Háll.............	Employé.	En chargeant le lait dans wagon	S'est brisé la cheville du pied.	
Jos. Horseman.. ...	Serre-freins...	En déchargeant des marchandises.	Blessures à deux doigts	

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR EN CHEF DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

MONCTON, N.-B., 21 septembre 1905.

CHER MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations de embranchement de Windsor pour l'exercice expiré le 30 juin 1905.

N° 1.—Compte du revenu.

N° 2.—Entretien de la voie et des travaux d'art.

N° 3.—Bilan général.

N° 4.—Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur a condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 32 milles de longueur, a été exploitée cette année par la Compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire que la compagnie garde les deux tiers des recettes brutes et donne l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge du gouvernement.

Les recettes brutes accusent une forte diminution sur celles de l'année dernière, ainsi qu'on pent voir par les chiffres suivants :—

Recettes de 1904-05	$50,038 67
" 1903-04	53,634 05
Diminution	$ 3,595 58

Cette diminution résulte du mouvement des marchandises et des voyageurs.

Les bénéfices nets de l'année se sont élevés à $23,175.51.

La voie et les constructions ont reçu les réparations nécessaires et sont en excellent état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Administrateur des chemins de fer de l'Etat.

M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE L'ENTRETIEN DE LA VOIE,

MONCTON, N.-B., 31 août 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport de l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice expiré le 30 juin 1905.

VOIE.

Dans le cours du dernier exercice on a enlevé sur la voie principale 604 pieds de rails de 4 pouces et 1,510 pieds de rails de 4½ pouces et on a coupé et posé de nouveau 284 pieds de rails de 4 pouces, 978 pieds de 4½ pouces, et 852 pieds de 4½ pouces.

TRAVERSES.

19,651 traverses ordinaires et 8 traverses d'aiguilles ont été renouvelées durant l'exercice.

Ballastage.

On a distribué et posé sur la voie 45 verges cubes de graviers et de cendres dans le cours de l'exercice.

Aiguilles de croisement et sémaphores.

Dans le cours de l'exercice un nouveau sémaphore a été érigé dans la cour de Windsor et l'on a installé un mécanisme d'aiguillage neuf à l'Anse de Tuft. Toutes les autres aiguilles de croisement et tous les sémaphores ont été réparés où besoin était.

Voies de garage.

On a établi à différents endroits au cours de l'exercice 950 pieds de nouveaux garages.

Clôtures.

On a construit durant l'exercice quatre cent dix-neuf verges de nouvelles clôtures en fil métallique Page et on a réparé où c'était nécessaire les clôtures existantes.

Batiments et quais.

Réparations.

Windsor, remises à locomotives.
Windsor, halle à bagage.
Windsor, quai à marchandises.
Windsor, hangar à marchandises.
Windsor, quai à voyageurs.
Windsor, plancher de la halle à bagage.
Mont Uniacke, citerne temporaire.
Mont Uniacke, quai.
Hartville, quai à voyageurs.
Beaver-Bank, gare.
Ellershouse, gare.
Ellershouse, hangar à marchandises.
Newport, gare.
Newport, gare.
Three-Miles-Plains, quai.
Jonction de Windsor, quai.
Jonction de Windsor, gare.
Uniacke Sud, nouvelle gare.

Maçonnerie.

Jonction de Windsor, cheminée neuve dans la halle à bagage.
Jonction de Windsor, mur de cave, gare.

Ponts et ponceaux.

Pont de Big-Bog, nouveau tablier.
Ellershouse, ponceau.
Les réparations nécessaires ont été faites à tous les ponceaux en bois.

Maçonnerie.

Pont de Jordan, jointoyé les piles et culées.
Pont de Sainte-Croix, jointoyé les piles et culées.

En général.

Les fosses à bestiaux, les traverses de fermes et les barrières sur la ligne ont été réparées où c'était nécessaire.

On a aussi posé des vitres aux châssis où c'était nécessaire.

On a blanchi au lait de chaux les dépendances des gares et aux abords des passages à niveau des voies publiques où c'était nécessaire.

Les sémaphores et les signaux ont été peinturés là où c'était requis.

Les réparations nécessaires ont été faites aux wagonnets, aux chariots et aux brouettes partout sur la ligne.

Là où c'était nécessaire on a fourni des échelles pour les sémaphores et les bâtiments.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. C. BURPEE,

Ingénieur de l'entretien de la voie et des constructions,

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Entretien de la voie et des travaux d'art, année expirée le 30 juin 1905.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1905.	Exercice précédent.	Exercice	Exercice terminé le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
24,281 09	Entretien de la voie et des constructions	26,863 16	14,527 58	Voyageurs	13,829 22
29,352 96	Balance.	23,175 51	37,950 95	Marchandises.	35,064 66
			1,155 52	Malles	1,144 79
53,634 05		50,038 67	53,634 05		50,038 67

T. WILLIAMS,

Comptable-chef et trésorier.

E. et O. E.,
Moncton, N.B., 30 juin 1904.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des constructions, exercice terminé le 30 juin 1905.

Exercice précédent.	——	Exercice terminé le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
10,117 96	....Réparations à la voie....	11,744 04
5,050 13	....Rails et attaches....	420 93
2,724 27	....Traverses....	5,605 00
1,587 51	....Ponts....	625 25
46 80	....Signaux....	18 24
1,999 03	....Ponceaux, fosses-bestiaux, etc....	
7 50	....Quai à Windsor....	106 49
604 65	...Bâtiments et platesformes....	2,067 28
7 10	...Wagonnets et chariots à bras....	10 10
541 23	....Enlèvement de la neige et de la glace....	4,063 04
191 90	....Outillage et réparations....	206 80
216 29	....Clôturage....	830 05
1,078 69	....Bureau du comptable et dépenses....	1,135 09
108 03	....Divers....	30 85
24,281 09		26,863 16

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1905.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1905.

1905.		$ c.	1905.		$ c.
30 juin...	Matériel....	226 72	30 juin....	Compte fédéral....	362 05
	Chemin de fer D. A..	135 33			
		362 05			362 05

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1905.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ÉTAT MENSUEL DES RECETTES, un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Malles.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1904—Juillet	1,661 81	1,736 40	96 91	3,495 12
Août	1,938 92	1,992 17	96 91	4,028 00
Septembre	2,375 42	4,688 80	96 90	7,161 12
Octobre	1,331 77	4,482 43	96 90	5,911 10
Novembre	1,070 19	4,128 69	96 90	5,295 78
Décembre	921 52	2,838 56	96 91	3,856 99
1905—Janvier	568 56	2,822 92	96 91	3,488 39
Février	255 66	1,039 95	96 90	1,392 51
Mars	722 41	4,292 74	89 55	5,104 70
Avril	868 53	2,938 75	95 68	3,902 96
Mai	842 01	2,280 94	88 64	3,211 59
Juin	1,272 42	1,822 31	95 68	3,190 41
	13,829 22	35,064 66	1,144 79	50,038 67

T. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

E. et O. E.,
MONCTON, N.-B., 30 juin 1905.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT
MONCTON, N.-B., 13 septembre 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les rapports suivants sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Je joins au présent rapport celui du surintendant ainsi que les relevés de divers comptes, aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux imputés sur le compte du capital.

Le nombre de milles du chemin de fer est le même que celui de l'an dernier, soit 209 milles.

Les dépenses à compte du capital pendant l'exercice ont été de $591,412.65. Cette somme porte le coût total du chemin de fer le 30 juin 1905 à $6,719,529.45. Quant aux dépenses faites durant l'exercice, $151,065.48 étaient à compte de l'embranchement de Murray-Harbour, $133,153.85 pour le pont de Hillsborough, lequel forme partie de cet embranchement, $99,971.58 à compte de la ligne d'embranchement de Cardigan au pont Montague et $44,008.24 à compte d'une ligne d'embranchement se rendant au pont de la rivière Vernon.

Les résultats de l'exploitation du chemin de fer sont beaucoup moins favorables que ceux de l'année dernière, les frais d'exploitation s'élevant à $370,464.44 et les recettes nettes à $217,330.61 soit un déficit de $153,133.83, comparativement à celui de $101,-305.41 pendant l'exercice précédent.

Les recettes brutes provenant du trafic des marchandises ont diminué de $19,336.89 comparativement à l'année dernière. Il y a eu augmentation de $127.06 dans le mouvement des voyageurs et de $2,150.41 dans le transport des malles et le service des messageries, soit une diminution totale dans les recettes brutes de $17,059.42.

Comparés à ceux de l'exercice précédent, les frais d'exploitation ont augmenté de $34,769.00.

La voie, les constructions et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'ôtre, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

A M. M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, Ont.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONCTON, N.-B., 12 septembre 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les déboursés à compte du capital pour l'exercice expiré le 30 juin 1905.

PONT DE HILLSBOROUGH.

Substruction.

Abord du nord.—On a construit durant l'exercice le restant des caissons nécessaires pour terminer la construction, et on les a placés au bout du talus.

Les matériaux qui forment la levée ont été excavés au moyen d'une pelle à vapeur et transportés par des locomotives et wagons depuis la sablonnière, située sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, à environ 1½ mille de Charlottetown. Les travaux de remplage ont été commencés le 12 juillet et terminés le 4 novembre—dans le cours de cette période on a excavé et déposé dans la construction 109,500 verges cubes de matières. La formation de la levée était très difficile à cause de la grande profondeur de vase molle à cet endroit, mais l'on a poursuivi le travail avec vigueur jour et nuit. Les talus sont protégés par un enrochement s'élevant jusqu'à quatre pieds au-dessus du point extrême de l'eau haute. Il reste pour terminer l'ouvrage à faire de l'arasement au sommet.

Abord du sud.—On a construit une charpente temporaire pour former la levée entre le rivage et la culée du sud. Les matériaux pris des sablonnières situées sur les terrains expropriés sur le chemin de fer d'embranchement de Murray-Harbour, ont été excavés par une pelle à vapeur et transportés sur les lieux par des locomotives et wagons. Les travaux de comblement ont été commencés le 15 novembre et complétés le 17 décembre—27,100 verges cubes de matières ont été employées à cette fin.

La protection des talus au moyen d'un enrochement fait à la main a été commencée le 11 mai et complétée le 3 juin. On a arasé les talus, le sommet de la levée et l'abord est complété.

Pile n° 11.—La maçonnerie en pierre au-dessus du coupe-lames a été complétée le 17 novembre.

En général.—On a fait et complété durant l'exercice les travaux de protection des fondations des piles avec des pierres perdues et de la vase. Tout le jointoiement nécessaire a été fait à la maçonnerie, il ne reste plus à exécuter que l'arasement de l'abord du nord et un peu de nettoyage. Tous les travaux donnés à l'entreprise sont achevés.

Superstructure.

La *Dominion Bridge Company*, à responsabilité limitée, a livré à l'entrepreneur au fur et à mesure qu'il en avait besoin durant l'année tous les morceaux en métal additionnels pour les planchers et trottoirs, les supports, aux termes de son entreprise.

La travée mobile que doit ériger à l'entreprise la *Dominion Bridge Company* à responsabilité limitée n'a pas encore été posée sur les piles.

Les onze travées qui formaient autrefois la superstructure du pont Miramichi ont été transportées de cet endroit, et toutes délivrées à Charlottetown au commencement de septembre dernier. Afin de hâter le travail de construction on a construit en août un deuxième échafaudage.

La construction a commencé le 20 juillet et la première travée reliait les piles 0 et 1 le 19 septembre. Le 26 septembre on avait placé la deuxième travée entre les piles 1 et 2. La troisième travée reliant les piles 2 et 3 était posée le 13 octobre. La quatrième entre les piles 6 et 7, le 31 octobre. La cinquième entre les piles 7 et 8 le 16 novembre, et la sixième entre les piles 8 et 9, le 25 novembre. En décembre on a cessé le travail pour l'hiver. La septième travée se trouvait placée entre les piles5 et 6 le 24 mai. La huitième entre la culée A et la pile 0, le 1er juin et la neuvième entre les piles 9 et 10, le 15 juin. Les dixième et onzième travées ont été montées sur les échafaudages et sont prêtes à être placées sur les piles.

Il a été délivré deux cent trente-trois mille pieds m. de p. de pin dur résineux et soixante-quatorze mille pieds m. de p. de pin blanc pour le tablier du pont et les piles-supports.

Raccordement entre la ligne principale et le pont de Hillsborough.

Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise et comprennent le nivellement et la formation de la chaussée, la pose des traverses et des rails, la construction des aqueducs nécessaires pour le drainage et le clôturage des terrains expropriés. Le ballastage a été fait à la journée et est maintenant terminé.

Améliorations au service d'eau.

Une partie des travaux a été faite à l'entreprise et comprenait la pose des tuyaux pour fournir l'eau aux gares suivantes de la ligne principale : Georgetown, Alberton, rivière Hunter, Harmony, West Devon, Summerside, Ashton et Mount Stewart.

On a creusé puis rempli de nouveau cinq mille sept cent vingt verges cubes et posé deux milles de tuyaux. Le travail a été commencé en juillet et complété en septembre.

Prolongement de la voie le long du rivage à Charlottetown.

Ce travail comprenait la construction d'une voie de service d'un quart de mille de longueur se rendant au quai du ministère de la marine et des pêcheries, au pied de la rue Great George. On a acheté le terrain pour la voie et les travaux de construction ont été complétés. Les matières nécessaires pour combler l'éboulement au pied de la rue Great George ont été transportées par des locomotives et wagons des sablonnières situées sur la ligne principale et on a construit un chevalet temporaire à l'éboulement pour hâter le déchargement.

Plus grandes facilités à Georgetown.

Il a été proposé des plans et devis et un contrat a été passé pour la construction d'un quai sur pilotis et d'une addition au hangar à marchandises. Une grande quantité des matériaux nécessaires à ces travaux ont été transportés sur les lieux.

Embranchement de Murray-Harbour.

La voie a été prolongée durant l'exercice depuis la rivière Murray jusqu'au port Murray, un parcours de 4.56 milles ; ce travail a été exécuté à l'entreprise.

Les stations principales, les stations intermédiaires, les abris, les platesformes, les hangars à marchandises et les remises à outils dont on avait besoin ont été construits à l'entreprise. On a fourni les outils pour la voie ainsi que pourvu toutes les stations et bureaux des aménagements nécessaires. Il a été aussi construit à l'entreprise huit mille cinq cent pieds linéaires de paraneiges mobiles.

Embranchement se rendant au pont de la rivière Vernon.

Cet embranchement se construit à l'entreprise et le travail est fort avancé. Son parcours est de 4·59 milles.

Pour redresser la ligne à Curtis-Creek.

Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise et sont aujourd'hui completés. Longueur 6,146 pieds.

Embranchement de Cardigan au pont Montague.

On est à construire cette ligne à l'entreprise et les travaux sont très avancés Le déblaiement a été terminé. Les trois quarts des travaux sont faits, y compris l'excavation pour la ligne. Longueur 6.38 milles.

Etudes depuis la ligne principale jusqu'au rivage de l'ouest.

On a soigneusement examiné le terrain et l'on se prépare à compléter les études après les récoltes.

Travée mobile, pont de la rivière Morrell.

L'entreprise de la superstructure a été adjugée, et l'on a à peu près terminé le travail qui se fait à l'atelier. Commande a été donnée des pilotis créosotés et du pin dur nécessaires, mais la livraison de ces articles n'a pas encore été faite.

Etudes jusqu'à New-London.

Les études préliminaires ou moyen d'instruments ont été faites de la manière suivante : la route A, partant de la jonction Emerald, en passant par la voie de la vallée Greenville, *via* le pont Stanley et arrêtant à Clifton, soit un parcours de 13 milles. La route B, partant de la jonction Emerald, traversant Clinton et Clifton et arrêtant au pont Stanley, soit un parcours de 13½ milles. Dans chaque cas on a préparé les plans, les coupes et les prévisions.

Etudes depuis Souris ou Harmony jusqu'à Elmira.

Les études préliminaires au moyen d'instruments ont été faites de la manière suivante :—De Souris à Elmira, 13·2 milles, et à partir de New-Harmony, 2 milles, afin de raccorder la ligne au 5e mille de Souris. Les plans, coupes et prévisions ont aussi été préparés dans chaque cas.

Améliorations à Summerside.

Elles comprennent l'agrandissement des terrains dans le but d'y établir des voies additionnelles, etc

Hangar à marchandises à la station de York.

Ces travaux ont été exécutés.

Pour agrandir le hangar à marchandises à Bradalbane.

Ces travaux ont été exécutés.

Station à Piusville.

Ce bâtiment a été construit à l'entreprise par M. F. Schurman et Cie.

Station à Sainte-Thérèse.

Ce bâtiment a été construit à l'entreprise par M. F. Schurman.

Pour élargir le quai et construire un hangar à houille à Summerside.

Le hangar à houille a été construit à l'entreprise par J. M. Clark et Cie, et l'élargissement du quai a été fait à la journée.

Maison d'habitation pour l'agent de Miscouche.

Ce bâtiment a été construit à l'entreprise par J. M. Clark et Cie.

Maison d'habitation pour l'agent de Bloomfield.

Ce bâtiment a été construit à l'entreprise par J. M. Clark et Cie.

Plus grandes facilités à Kensington.

M. F. Schurman et Cie sont à construire à l'entreprise une nouvelle gare.

Nouvelle gare à Alberton.

Ce bâtiment a été terminé en décembre dernier, MM. J. M. Clark et Cie en étaient les entrepreneurs.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WM. B. MACKENZIE,
Ingénieur en chef.

A M. D. POTTINGER,
Gérant général, chemins de fer de l'Etat,
MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 1er sept. 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Je joins au présent rapport celui du surintendant de la division mécanique, et les états suivants préparés par le comptable et auditeur et le comptable de la division mécanique et garde-magasin.

N° 1. Compte du capital.
2. Compte des recettes.
3. Frais de traction. (Relevé n° 1.)
4. Dépenses des wagons. (Relevé n° 2.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art. (Relevé n° 3,)
6. Dépenses des gares. (Relevé n° 4.)
7. Frais généraux. (Relevé n° 5.)
8. Compte général du matériel.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.
A. Etat mensuel des frais de traction.
B. Etat du service et de la consommation des locomotives.
C. Etat mensuel du service des wagons.
D. Etat du nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.
E. Etat comparatif des dépenses de la division mécanique.

La longueur du chemin en exploitation est la même que l'an dernier, 209 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le total des déboursés à la date du 30 juin 1904, s'élevait à.$6,128,116 80

Les additions durant l'exercice ont été les suivantes :—

Au compte des études de la voie jusqu'au pont Montague...	0 09
Agrandissement du hangar à marchandises à Bradalbane..	498 20
York—pour hangar à marchandises....................	498 99
Etudes depuis la ligne principale jusqu'au rivage ouest....	529 16
Piusville—Gare à..............................	735 58
Sainte-Thérèse—Gare à............................	845 35
Etudes depuis Souris ou Harmony jusqu'à Elmira.......	1,083 35
Pour élargir le quai et construire un hangar à houille à Summerside............................	1,149 81
Etudes jusqu'à New London.........................	1,412 46
Miscouche—Maison d'habitation pour l'agent..........	1,490 63
Bloomfield—Maison d'habitation pour l'agent...........	1,689 58
Plus grandes facilités à Kensington..................	3,999 98
Nouvelle gare à Alberton..........................	4,499 09
Installation du chauffage à la vapeur dans les locomotives et les wagons à voyageurs....................	4,822 00
Travée mobile au pont de la rivière Morrel............	4,929 65
Summerside—Améliorations.........................	4,987 49
Plus grandes facilités à Charlottetown................	10,205 10
Charlottetown—Prolongement du chemin de fer le long du rivage..	11,716 96
Améliorations du service d'eau......................	17,557 12
Plus grandes facilités à Georgetown...................	19,976 97
Pour adopter les freins et signaux à air comprimé Westinghouse..	33,566 05
Redressement de la ligne au creek Curtis..............	21,498 51
Pour adapter les barres d'attelage M.CB. au matériel roulant..	26,455 73
Embranchement se rendant au pont de la rivière Vernon..	44,008 24
Embranchement de Cardigan au pont Montague.........	99,971 58
Embranchement de Murray-Harbour...................	151,131 13
Pont de Hillsboreugh..............................	133,153 85

Portant le coût total le 30 juin 1905 à...............$6,719,529 45

Bradalbane, agrandissement du hangar à marchandises.—Ce bâtiment a été complété à la journée.

York, agrandissement du hangar à marchandises.—Ce travail a été terminé à l'entreprise par M. M. M. Schurman et Cie.

Gare de Piusville.—Ce bâtiment a été construit à l'entreprise par M. F. Schurman et Cie.

Hangar à houille à Summerside.—Ce bâtiment a été construit à l'entreprise par J. M. Clark et Cie. L'élargissement du quai s'est fait à la journée.

Miscouche, maison d'habitation de l'agent.—Ce bâtiment a été construit à l'entreprise par M. Clark et Cie.

Blomfield, maison d'habitation de l'agent.—Ce bâtiment a été construit à l'entreprise par J. M. Clark et Cie.

Kensington.—M. F. Schurman et Cie construisent à l'entreprise la nouvelle gare qui sera terminée pendant l'exercice en cours.

Gare d'Alberston.—Ce bâtiment a été complété par les entrepreneurs J. M. Clark et Cie en décembre dernier.

Chauffage à la vapeur des wagons à voyageurs.—Ce travail se poursuit

Améliorations à Summerville.—Ces améliorations comprennent l'agrandissement des terrains afin d'y installer d'autres voies. Le travail s'est continué pendant l'exercice en cours.

Améliorations à Charlottetown.—On a comblé les terrains achetés du gouvernement de la province. D'autres terres ont été également achetées pour une autre cour ainsi que pour y construire la nouvelle gare.

Prolongement du chemin de fer le long du rivage à Charlottetown.—Ce travail comprenait le dressement de la plateforme et la pose de 1,130 pieds de rails jusqu'au quai.

Service d'eau.—L'on est à installer des réservoirs aériens pour le service des locomotives et des gares, où cela se peut. Le travail se poursuit.

Facilités à Georgetown.—On construit actuellement à l'entreprise une addition au quai et au hangar à marchandises.

Pour redresser la ligne au Creek Curtis.—Ce travail commencé durant le dernier exercice a été complété cette année.

Freins à air comprimé Westinghouse.—Ces freins sont posés sur tout le matériel roulant et le travail sera complété dans le cours du présent exercice.

Barres d'attelages M.C.B.—L'on est à poser à tout le matériel roulant ces barres d'attelages. Le travail se poursuit cette année.

On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef les explications des autres déboursés à compte du capital.

COMPTE DU REVENU.

Ainsi que le faisait prévoir l'année dernière la mauvaise récolte, les recettes provenant du transport des marchandises accusent une diminution de près de $20,000.00- Les recettes du mouvement des voyageurs se sont bien maintenues, malgré que l'hiver ait été extrêmement rigoureux, ce qui a eu pour effet de paralyser les affaires pendant plus d'un mois. Les récoltes de cette année sont bonnes et l'on s'attend en conséquence à une forte augmentation du trafic.

Comparaison des recettes brutes et des frais d'exploitation pendant l'exercice en cours :

Recettes brutes	$217,330 61
Frais d'exploitations	370,464 44
Déficit	$153,133 83

Les recettes brutes comparativement à l'exercice précédent ont été :

En 1903-04, de	$234,390 03
En 1904-05, de	217,330 61
Diminution	$ 17,059 42

Les recettes provenant du mouvement des voyageurs se comparent ainsi:

En 1903-04	$102,378 49
En 1904-05	102,505 55
Augmentation	$ 127 06

Comparaison des recettes du service des marchandises :

En 1903-4	$114,061 59
En 1904-05	94,724 70
Diminution	$ 19,336 89

Comparaison des recettes du service des malles et d'autres services :

En 1903-04	$ 17,949 95
En 1904-05	20,100 36
Augmentation	$ 2.150 41

Comparaison du nombre des voyageurs transportés :

En 1903-04	224,567
En 1904-05	235,194
Augmentation	10,627

Comparaison du poids des marchandises transportées :

	Tonnes.
En 1903-04	86,286
En 1904-05	73,969
Diminution	12,317

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparativement aux exercices précédents les frais ont été les suivants :

En 1903-04	$335,695 44
En 1904-05	370,464 44
Augmentation	$34,769.00

Cette augmentation est due à ce que l'hiver a été rigoureux et que la neige a bloqué la voie pendant plus d'un mois. La dépense en général a été très forte par suite de la quantité considérable de travail fait dans la division de l'entretien de la voie, et du coût d'une locomotive imputé sur le revenu. De plus, les gages ont été de nouveau augmentés durant l'année dans la division mécanique.

Les moyennes comparées à celles de l'exercice précédent sont les suivantes :

Par mille parcouru par les locomotives.

	Cents.
En 1903-04	82·68
En 1904-05	83·72

Par mille parcouru par les convois.

En 1903-04	108·01
En 1904-05	107·91

Dépense par mille de voie ferrée.

En 1903-04	$ 1,606 09
En 1904-05	1,772 55

VOIE.

On a renouvelé cinquante mille traverses de chemin de fer, trente-quatre jeux de traverses d'aiguillage et trente-huit têtes d'aiguille et châssis.

Quatorze cents traverses de rebut ont été employées dans les cours et sur les voies de garage.

Il a été posé entre la rivière Hunter et Frédéricton sur un parcours de deux milles et un quart des rails en acier de 56 livres pour remplacer les rails en acier de 50 livres, entre Windsor et Milton sur un parcours de deux milles des rails en acier de 56 livres pour remplacer les rails en acier de 50 livres, sur un mille et un quart de la voie aboutissant au quai Alburton des rails en acier de 50 livres pour remplacer les rails en fer de 40 livres, sur un mille de la voie se rendant au quai de Souris des rails en acier de 56 livres pour remplacer les rails en fer de 40 livres sur six cent quatre vingt dix pieds de la voie de garage de la rivière Hunter des rails en acier de 50 livres pour remplacer les rails en fer de 40 livres. Au garage de New-Annan on a posé des rails en acier de 50 livres sur un parcours de 420 pieds et dans la cour à Georgetown des rails en acier de 50 livres sur un parcours de 2,400 pieds ainsi qu'un rail de croisement en acier et un mécanisme d'aiguillage. Deux nouveaux rails de croisement de 56 livres en acier et deux appareils d'aiguillage ont été posées à la rivière de l'Ours pour remplacer les rails de croisement et les aiguilles en fer.

Des réparations ont été faites au cours de l'exercice à 7 wagonnets et on a construit 6 nouvelles plateformes de trucks, on a aussi fait 6 niveaux de voie et 4 grandes règles de nivellement.

VOIES DE GARAGE.

A un mille à l'est de Tignish on a construit une nouvelle voie de garage de 186 pieds.

A Kensington, on a construit 1,000 pieds de voies de garage.

A Sulfolk, la voie de garage a été prolongée de 624 pieds.

A Charlottetown, on a construit une nouvelle voie de garage y posant des rails en acier de 50 livres et plaques d'angle, rails de croisement en acier et mécanisme d'aiguillage.

En prolongeant la voie jusqu'au quai on s'est servi des rails en acier de 50 livres, sur un parcours de 2,260 pieds et on a posé 1 rail de croisement en acier et un mécanisme d'aiguillage.

CLÔTURES.

On a construit 67,432 pieds de clôture en fil métallique de Page et 4.275 pieds de fil de fer barbelé et taillés sur poteaux neufs en cèdre, 18,235 pieds de nouvelles clôtures paraneige, 400 panneaux de clôture paraneige portatives que l'on a placés aux endroits les plus exposés et d'autres clôtures paraneige temporaires au cours de l'hiver.

Toutes les clôtures qui en avaient besoin ont été réparées.

On a renouvelé cent cinquante barrières de fermes.

BALLASTAGE.

On a distribué aux endroits où la chose était le plus nécessaire le ballast transporté par trois cent quatre wagons.

A Alberton, il a été employé 1500 verges cubes d'argile pour niveler les terrains entourant la gare, et à Sainte-Thérèse 500 verges cubes pour niveler et construire le nouveau parc à bestiaux.

On a aussi employé trois cent quarante-sept chargements de wagons pour niveler les environs des gares et élargir les remblais.

PONTS.

A Tignish, on a peinturé le pont du ruisseau du Cochon et renouvelé 15 traverses en pin dur.

A Harpers, le pont a été peinturé.

A Alberton, le pont de la rivière Huntley a été peinturé.

A la rivière du Moulin un nouveau pont à travées a été placé sur une fondation de pilotis et des culées en béton pour remplacer la structure en bois jetée sur le ruisseau du Moulin d'Haywood. Matériaux employés : 40 pilotis de 20 pieds de longueur, 100 barils de ciment, 50 tonnes de pierres et deux wagons de sable.

Près de Bradalbarre on a construit une nouvelle travée à poutres de 24 pieds pour remplacer la structure en bois.

A Bradalbane le pont a été peinturé et on a renouvelé 10 traverses en pin dur.

A la rivière Hunter on a construit une nouvelle travée à poutres en fer de 33 pieds pour remplacer la structure en bois.

A Milton on a employé les matériaux suivants pour la construction du chevalet temporaire au Creek Curtis ; 36 tonneaux de pruche et 300 boulons en fer.

Au lot 40, le pont a été peinturé et on a renouvelé 6 traverses en pin dur.

A Morell, on a renouvelé 7 traverses en pin dur du pont.

A Marie, on a renouvelé 7 traverses de pin dur du pont.

A Five-Houses on a renouvelé 26 traverses en pin dur du pont.

A Naufrage on a construit deux travées en poutres de fer de 22 pieds.

A Souris on a réparé deux ponts à tablier inférieur.

A Peakes on a renouvelé 10 traverses en pin dur au pont Mooney.

Les réparations nécessaires ont été faites à tous les autres ponts.

PONCEAUX.

A Alberton, on a posé un tuyaux en fer de 18 pouces de diamètre et de 24 pieds de longueur à la place de l'ancien ponceau qui tombait en ruines.

A Duvar on a posé un tuyau en fer de 18 pouces de diamètre et de 24 pieds de longueur.

A Cardigan on a posé deux tuyaux en fer, l'un de 24 pouces de diamètre et de 48 pieds de longeur et l'autre de 18 pouces de diamètre et de 24 pieds de longueur.

A Georgetown on a posé deux tuyaux en fer l'un ayant 60 pieds et l'autre 36 pieds de longueur.

On a reconstruit en cèdre trente-deux ponceaux, et réparé 13 ponceaux en employant 10 barils de ciment et deux chargements de wagons de pierres dures.

Il a été reconstruit trente-deux fosses à bestiaux.

QUAIS ET PARAPETS.

A Summerside on a employé les matériaux suivants pour réparer le quai ; 65 tonneaux de pièces de pruche, 371 boulons à tête plate, 179 boulons taraudés, 32 plaques en fer, 692 livres de carvelles, 880 pieds de madriers de 3 pouces en pruche, 10 livres de clous 10-dy., 2 barils de clous 60-dy., 24 pilots créosotés, 48 pilots en bois dur et 320 pieds de pin dur.

A Mont-Stewart on a employé les matériaux suivants pour réparer le quai : 12 tonneaux de pièces de pruche, 1200 pieds linéaires de madriers de 3 pouces en pruche, 2 barils de clous et 75 boulons en fer.

A Charlottetown 26 tonneaux de pièces de pruche, 15 pilots en pruche, 17 pilots en bois dur, 200 boulons en fer, 39 wagons de fascine et 25 wagons d'argile ont été employés à réparer le quai. Pour réparer les parapets on a employé les matériaux suivants : 25 tonnes de pièces de pruche, 13 pilots en bois dur et 20 boulons en fer.

BATIMENTS ET PERRONS.

Tignish.—On a construit une nouvelle cuisine à la maison d'habitation du chef de gare. Des réparations ont été exécutées au hangar à houille et au hangar à marchandises. Le logement du chef de gare a été peinturé à l'intérieur et à l'extérieur et l'on a également peinturé la salle d'attente et le bureau. On a construit un parc à bestiaux.

Alma.—On a construit un nouveau quai pour la gare.

Alberton.—Le hangar à marchandises a été réparé et peinturé.

O'Leary.—On a réparé le toit ainsi que les portes et fenêtres de la gare.

Ellerslie.—Il a été construit un quai et l'on a réparé la gare.

Port-Hill.—De nouveaux galets ont été posés aux portes du hangar à marchandises. On a réparé les portes et fenêtres et reconstruit le parc à bestiaux.

Coleman.—La toiture de la gare a été refaite en gravier.

Northam.—Il a été construit un quai pour la gare. On a aussi construit un coffre à charbon et un casier pour les billets.

Richmond.—On a construit un quai pour la gare, un casier à billets et un coffre à charbon.

Summerside.—La façade de la gare a été couverte de bardeaux et l'on a réparé la maison d'habitation et la remise aux locomotives. Pour réparer le hangar à houille l'on a employé les matériaux suivants : 50 tonneaux de pièces de pruche, 60 boulons, 4 barils de carvelles, 1,700 pieds de planches en pruche, 24 boulons taraudés, 750 pieds de madriers en pruche et 1 baril de clous. Le hangar à houille et les hangars à marchandises ont été peinturés.

Kensington.—Des réparations ont été faites aux portes et fenêtres de la maison d'habitation de l'agent et l'on a posé de nouveaux galets à la porte du hangar à marchandises.

Emerald.—Le toit de la gare a été couvert en bardeaux et l'on a réparé la maison d'habitation de l'agent ainsi que le quai de la gare.

Kinkora.—Il a été construit un quai et un coffre à charbon, et l'on a fait un casier à billets.

Albany.—Il a été construit un quai et un coffre à charbon. L'on a aussi fait un casier à billets pour la gare.

Cap Traverse.—On a fait une nouvelle fosse à piquer dans la remise aux locomotives.

Bradalbane.—Il a été construit une addition de 25 pieds au hangar à marchandises ainsi qu'un casier à l'usage de l'agent. Le logement de l'agent a été peinturé tout à l'intérieur, et l'on a également peinturé le nouveau hangar à marchandises.

Frédéricton.—Il a été construit un quai ainsi qu'un coffre à charbon. On a aussi fait un casier à billets pour la gare.

Royalty-Junction.—Des réparations ont été faites à la gare et au quai. On a posé du papier-tenture et peinturé l'intérieur de la maison d'habitation de l'agent.

York.—La gare a été exhaussée de 1 pied 8 pouces, et l'on y a posé en dessous de nouvelles soles. On a construit un quai et peinturé le hangar à marchandises et la maison d'habitation.

Mont-Stewart.—On a réparé la gare, le quai et le hangar à marchandises.

St-Andrews.—Il a été construit un quai pour la gare.

St-Peters.—La maison d'habitation de l'agent a été transportée à un endroit plus convenable et placée sur de nouvelles fondations en pierre. On a ajouté une nouvelle cuisine au logement, qui a été complètement remodelé et peinturé à l'intérieur et dans lequel on a aussi posé du papier-tenture. Le quai de la gare a été réparé.

On a peinturé la salle d'attente et le bureau.

Souris.—On a réparé la gare et le hangar à marchandises. Il a été aussi construit un perron de chargement au hangar à marchandises.

Peakes.—La gare a été peinturée et réparée.

Cardigan.—On a peinturé la salle d'attente et le bureau et fait des réparations à la gare et au quai.

Georgetown.—Il a été construit un nouveau bout à l'entrepôt sur le quai et l'on a réparé la remise aux locomotives.

Charlottetown.—Le hangar à houille a été exhaussé de 2 pieds et l'on a employé pour les réparations ainsi occasionnées les matériaux suivants : 8 tonneaux de pièces de pruche et 75 boulons.

On a fait les réparations nécessaires à tous les autres bâtiments le long de la voie.

MATÉRIEL.

La valeur du matériel acheté s'élevait à	$253,912 65
La valeur du matériel mis en œuvre s'élevait à	291,764 88
La valeur des vieux matériaux vendus s'élevait à	9,015 33

La valeur du matériel disponible à la fin de l'exercice se décomposait ainsi :—

Matériel ordinaire	$ 30,875 45
Combustible	12,049 13
Rails et attaches en acier	9,696 61
Vieux matériaux à vendre	36,163 42
	$ 88,784 61

EN GÉNÉRAL

Le matériel roulant, la chaussée et les bâtiments n'ont pas été négligés et se trouvent aujourd'hui en meilleur état qu'en tout temps par le passé.

Je vous envoie ci-joint un relevé des quelques accidents peu graves arrivés dans le cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. A. SHARP,

Surintendant.

M. D. Pottinger, I.S.O.,
Gérant général, chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Accidents arrivés durant l'exercice expiré le 30 juin 1905.

Cause de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1. Tombés des wagons ou de la locomotive	....	....	....	....	....	....	......	....
2. Monter sur un train ou une locom. en marche, ou descend.	....	....	....	1	....	....	......	1
3. Travaill. sur la voie ou près de la voie, à la prép. des trains.	....	....	....	1	....	....	......	1
4. Bras ou tête projetés par les fenêtres....	....	....	....	....	....	....	......	....
5. En attelant les wag.	....	....	....	4	....	....	......	4
6. Tamponnem. ou convois jetés hors voie..	....	....	....	....	....	....	......	....
7. Frappés par locom. ou convois en trav. de grands chemins..	....	....	....	....	....	....	......	....
8. Marchant ou se tenant assis ou couché sur la voie........	....	....	....	....	....	....	......	....
9. Explosions.........	....	....	....	....	....	....	......	....
10. Donnant s. les ponts	....	....	....	....	....	....	......	....
11. Autres causes......	....	....	....	8	....	....	......	8
Total.........	....	....	....	14	....	....	......	14

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT DE LA DIVISION MÉCANIQUE.

CHARLOTTETOWN, I. P. E., 25 juillet 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter l'état des opérations de la division mécanique pour l'exercice expiré le 30 juin 1905.

Suit un sommaire les principaux travaux cxécutés :

LOCOMOTIVES.

Il a été acheté une nouvelle locomotive de la *Canadian Locomotive Company*, Kingston, Ontario.

Neuf locomotives ont subi d'importantes réparations et 10 autres des réparations spéciales.

On a posé à la locomotive n° 10 un nouveau foyer, des moyeux, des essieux, des boutons, des boîtes de truck, des chapes de bielle, des pistons, des soupapes, les ferrures dans la cabine, l'excentrique, le collier excentrique et renouvelé toutes les pièces mobiles de la locomotive. On a posé à huit locomotives de nouvelles boîtes de commande et de truck, et renouvelé toutes les pièces mobiles. Deux nouvelles cabines ont été installées sur deux locomotives. Sur une locomotive les cadres et le cylindre étaient brisés, la boîte à fumée crevée, l'axe de la machine et les trucks du tender pliés, le tender fortement brisé, le tout a été réparé. Quatre cylindres ont été brisés en enlevant la neige au cours de l'hiver, un a été complètement détruit et on l'a remplacé. Il a été construit dix nouvelles cheminées de locomotives. Douze cents tubes ont été raccommodés et posés à des locomotives. On a fabriqué quatre soupapes coniques, six sifflets, cent vingt jeux de garniture à vapeur et douze petites soupapes auxiliaires. Quatorze injecteurs ont été en grande partie reconstruits. Trois cent cinquante roues ont été percées et fixées sur leurs essieux. On a tourné cent quarante axes de wagon, quatre-vingt-cinq roues de wagons, vingt-quatre paires de roues motrices, et une paire de roues motrices et ses essieux. Seize bandes de roues de locomotives ont été perçées. Il a été fabriqué ou réparé cent soixante-huit ressorts de traction et de trucks. On a forgé deux cent vingt-trois mille deux cent cinquante livres de fer et quinze cent trente-neuf livres d'acier, et taraudé cinq mille sept cent soixante-treize livres d'écrous. Des freins à air comprimé Westinghouse ont été appliqués à neuf locomotives.

DIVISISION DES WAGONS.

Il a été construit deux voitures de seconde classe, un fourgon, deux wagons à houille, un chasse-neige, (à l'exception des ailerons et coupoirs) et le coût en a été imputé sur le compte du capital de l'embranchement de Murray-Harbour. On construit actuellement un fourgon complet et un wagon-poste et fumoir dont le coût sera aussi débité au compte du capital de l'embranchement de Murray-Harbour. Dix wagons à plateforme découverte, deux wagons à bestiaux, un chasse-neige et un flanger ont été reconstruits. Vingt-cinq wagons fermés, dix-huit wagons à plateforme découverte, deux flangers et deux chasse-neige ont subi de grosses réparations ; et huit wagons de première classe, six wagons de seconde, vingt wagons fermés, trois wagons à bestiaux, quinze wagons à plateforme découverte et deux flangers des réparations légères. Des freins à air comprimé Westinghouse ont été appliqués à vingt-un wagons à voyageurs et cent soixante-huit wagons à marchandises.

FONDERIE DE BRONZE.

Production.—Neuf mille sept cent quatre-vingt-sept livres de pièces de bronze.

ATELIER DES PEINTRES.

On a peinturé trois wagons de première classe, quatre de seconde, un wagon-poste, vingt-deux wagons fermés, dix-huit wagons à plate forme découverte, neuf chasse-neige, cent trente-huit toits de wagons fermés, cinq wagonnets et quatre-vingt-dix cadres d'aiguillage, de même huit wagonnets, quatre trucks, cinquante-quatre sièges de gares, dix coffres à houille et sept casiers à billets pour les gares de l'embranchement de Murray-Harbour. Onze wagons de première classe, huit de seconde et sept wagons-poste ont été nettoyés et vernis. On a posé six cents carreaux de vitre dans les bâtiments. On a fait le lettrage des noms de gares à Northam, à Richmond, à Frédéricton, à Albany et à Kinkora.

DIVISION DE LA VOIE ET DU TRAFIC.

Il a été construit vingt-six perrons de chargement, six embarcadères à bestiaux, deux barrières, deux wagons à houille, trois brouettes, trois chariots à bagages, six boîtes pour les papiers de l'année, vingt boîtes pour les magasins, deux boîtes pour l'atelier des machines, huit trucks à marchandises, neuf wagonnets, six fardiers, un casier à billets, de grands tiroirs, soixante-quatre sièges de gare, onze coffres à houille, sept tableaux, sept casiers à chèque de bagages, sept signaux de gare et 15 jeux de mécanisme d'aiguillage. On a fait quatre nouveaux rails de croisement et on en a réparé plusieurs autres. Seize cadres d'aiguillage ont été faits et montés. Il a été découpé cinquante barils de tampons. Des traverses ont été placés sur quatre ponts en fer. On a forgé onze mille cinq cent quarante livres de fer et cinq cent six livres d'acier. Trois cent vingt livres d'écrous ont été taraudés. On a coupé, rivé et contreventé deux poutres de ponts.

Nous avons installé le chauffage à la vapeur dans la boutique des menuisiers

Bien à vous,

W. S. POOLE,

Surintendant de la division mécanique.

A M. G. A. SHARP,

Surintendant du chemin de fer de
l'Ile-du-Prince-Edouard,
Charlottetown.

N° 1 CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

1904.			$ c.	1904.		$ c.
30 juin ..	Coût du chemin et équipement jusqu'à date		6,128,116 80	30 juin....	Reçu du gouvernement fédéral.................	6,128,116 80
1905.				1095.		
30 juin ..	Dépenses pour l'exercice finissant le 30 juin:—			30 juin....	Reçu du gouvernement fédéral.................	591,412 65
	Etudes jusqu'à Montague..........$	0 09				
	Addit. au hang. à march,, Bradalbane.	498 20				
	Hangar à marchandises, York.......	498 99				
	Etudes jusqu'à West-Shore.........	529 16				
	Gare à Piusville....................	735 58				
	Gare à Sainte-Thérèse	845 35				
	Etudes jusqu'à Elmira.............	1,083 35				
	Hangar à la houille et élargissement du quai à Summerside..........	1,149 81				
	Etudes jusqu'à New-London..	1,412 46				
	Maison d'hab. de l'ag. à Miscouche.	1,490 63				
	Maison d'hab. de l'ag. à Bloomfield	1,689 58				
	Agrand. des installations à Kensington	3,999 98				
	Nouvelle gare à Alberta............	4,499 09				
	Chauffage à la vapeur des locomotives et des wagons.................	4,822 00				
	Travée mob., pont de la rivière Morell	4,929 65				
	Améliorations à Summerside........	4,987 49				
	Agrandissement des installations à Charlottetown.................	10,205 10				
	Prolongement du chemin de fer le long du rivage à Charlottetown.......	11,716 96				
	Amélioration au pouvoir d'eau	17,557 12				
	Agrandissement des installations à Georgetown	19,976 97				
	Redressem. de la ligne, Curtis-Creek..	21,498 51				
	Freins et sig. à air com. Westinghouse	22,566 05				
	Barres d'att. "M.C.B." au mat. roul..	26,455 73				
	Emb., jusqu'au pont de la riv. Vernon	44,008 24				
	Emb., de Cardigan au pont Montague-	99,971 58				
	Pont de Hillsborough	133,153 85				
	Embranchement de Murray-Harbour.	151,131 13				
			591,412 65			
			6,719,529 45			6,719,529 45

W. L. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 30 juin 1905.

N° 2—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Dt. Compte du revenu pour l'année terminée le 30 juin 1905. Av.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1905	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1905
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
115,474 46	Frais de traction (relevé n° 1)................	109,541 81	102,378 49	Voyageurs.........	102,505 55
54,345 93	Dépenses des wagons, (relevé n° 2).........	56,696 00	114,061 59	Marchandises..........	94,724 70
			17,949 95	Malles et divers.......	20,100 36
103,826 40	Entretien de la voie et des travaux d'art (relevé n° 3).................	136,138 50	234,390 03	....Total des recettes.	217,330 61
			101,305 41	Balance.............	153,133 83
46,455 93	Dépenses des gares (relevé n° 4).............	51,881 94			
15,592 72	Frais généraux (relevé n° 5)................	16,206 19			
335,695 44	......Totaux..........	370,464 44	335,695 44	....Totaux.........	370,464 44

W. L. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1905.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails	Exercice term. le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
2,447 04	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, fr. de bur. et de voyages..	2,519 79
30,951 53	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs...	31,420 60
39,067 03	Combustible..	36,263 70
2,080 29	Huile, suif, chiffons et menus articles..........................	1,842 61
37,843 48	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour locomotives.......	33,574 32
554 62	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	819 10
2,530 47	Divers..	3,101 69
115,474 46	..........................Totaux...........................	109,541 81

W. L. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1905.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES des voitures et wagons—(Relevé n° 2.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice expiré le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
6,156 88	Réparations aux voitures à voyageurs	6,013 08
1,469 61	" wagons-poste, à messageries et à bagages	1,452 51
7,808 32	" wagons à marchandises et fourgons	10,170 04
1,540 00	" chasse-neige et 'flangers'	1,820 41
30,738 30	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	30,303 43
660 90	Huile et chiffons pour garniture	666 94
4,432 35	Menus articles et combustible	4,679 01
1,539 57	Divers	1,590 58
54,345 93	Totaux	56,696 00

W. L. HUGGAN,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1905. *Comptable et auditeur.*

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.—(Relevé n° 3.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice expiré le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
331 42	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bur. et de voyages	384 02
49,047 56	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et des sémaphores	43,282 55
2,624 10	Rails, coussinets et carvelles	5,399 79
25,083 29	Traverses	20,732 36
4,834 88	Bois de constr. et de service pour répar. aux ponts, fosses-bestiaux, etc.	8,618 91
2,618 43	Réparations aux quais	5,310 04
5,976 55	" bâtiments et plateformes	6,548 63
1,520 05	" outils	1,535 26
11,790 12	Enlèvement de la glace et de la neige	44,326 94
103,826 40	Totaux	136,138 50

W. L. HUGGAN,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1905. *Comptable et auditeur.*

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES des gares.—(Relevé n° 4.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice expiré le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
37,461 34	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers	41,995 98
8,994 59	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres faux frais	9,885 96
46,455 93	Totaux	51,881 94

W. L. HUGGAN,

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1905. *Comptable et auditeur.*

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice clos le 30 juin 1905.
$ c.		$ c.
7,804 84	Appointements du surintendant, des chefs du mouvement et des commis, frais de bureau et de voyages	8,223 65
5,558 51	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	5,570 49
377 40	Annonces	635 14
1,419 23	Indemnités (personnes, animaux et marchandises)	795 91
359 99	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	676 98
72 75	Divers	304 02
15,592 72	Totaux	16,206 19

W. L. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1905.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU MATÉRIEL pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

1904.	DT.	$ c.	$ c.
30 juin	Report		99,809 72
1905. 30 juin	Achats pendant l'exercice	253,912 65	
	Frais d'autres services	25,268 41	
	Bordereaux de paye	1,558 66	
			280,739 72
	AV.		380,549 49
30 juin	Distribution pendant l'année		291,764 88
	Balance: Matériel ordinaire $ 30,422 95; Combustible 12,049 13; Rails et attaches disponibles 45,860 03; Vieux matériels pouvant servir 452 50		88,784 61

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1905.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BILAN GÉNÉRAL.

	$ c.		$ c.
Matériel en général	88,784 61	Compte fédéral	109,080 10
Caisse	6,255 93	John McDougall et Cie	488 75
Gares	2,036 48	Gowrie and Blockhouse Collieries Company, Ltd.	2,592 35
Grand-livre de billets d'ent'r parcours	193 31	M. J. Haney	2,922 74
Ministère des Postes	13,082 10		
" de la Milice	77 49		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Juge Weatherbie	30 00		
Sidney Grey	30 00		
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown	812 83		
Assurance contre les accidents	2,313 97		
Rhodes, Curry et Cie	428 87		
Chemin de fer Intercolonial	787 86		
Cie de messagerie Canadienne	204 06		
	115,083 94		115,083 94

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1905.

Nº 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT COMPARATIF des moyennes pour l'exercice terminé le 30 juin 1905 et 1906.

Détails.	1905.	1904.
Longueur de la ligne en exploitation	209	209
Milles parcourus par les locomotives	442,493	406,007
" trains	343,301	310,785
" wagons	1,683,203	1,822,737
Recettes par mille parcouru par les locomotives ... Centins	49.11	57.73
" de voie ... Dollars	1,039.86	1,121.48
Recettes provenant des voyageurs, pour-cent des recettes brutes	47.17	43.68
" des marchandises " "	43.58	48.66
" d'autres sources " "	9.25	7.66
Dépenses par mille parcouru par les locomotives :—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	7.10	7.63
Combustible	8.19	9.62
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	.42	.51
Réparations aux locomotives	7.59	9.32
Eau et réparations aux réservoirs	.18	.14
Divers	.70	.62
	24.18	27.84
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyages et de bureau	.57	.60
Total ... Centins	24.75	28.44
Traction, par mille parcouru par les locomotives	24.75	28.44
Dépenses de wagons	12.81	13.39
Entretien de la voie et des trav. d'art, par mille parcouru par les locomotives	30.77	25.57
Dépenses des gares	11.73	11.44
Frais généraux	3.66	3.84
Total ... Centins	83.72	82.68
Traction, par mille parcouru par les trains	31.91	37.15
Dépenses des wagons	16.51	17.49
Entretien de la voie et des travaux d'art	39.66	33.41
Dépenses des gares	15.11	14.94
Frais généraux	4.72	5.02
Total, train-mille ... Centins	107.91	108.01
Frais d'exploitation par mille de la voie ... Dollars	1,772.55	1,606.09

W. T. HUGGAN,

CHARLOTTETOWN, I.-P.-E., 30 juin 1905. *Comptable et auditeur.*

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DIVISION DE LA MÉCANIQUE.

RELEVÉ des frais de traction pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour: Appoint. du surint. de la mécan., des commis et dép. du bureau.	Dépenses pour: Gages des mécaniciens.	Dépenses pour: Combustible.	Dépenses pour: Huile, chiffons, etc.	Dépenses pour: Réparations.	Dépenses pour: Remises aux locomotives et plaques tournantes.	Dépenses pour: Eau.	Dépenses pour: Total.	Moyenne par 100 milles: Appointements du surintendant de la mécanique, etc.	Moyenne par 100 milles: Gages des mécaniciens.	Moyenne par 100 milles: Combustible.	Moyenne par 100 milles: Huile, chiffons, etc.	Moyenne par 100 milles: Réparations.	Moyenne par 100 milles: Rem. aux locomot. et plaques tourn.	Moyenne par 100 milles: Eau.	Moyenne par 100 milles: Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1904—Juillet	33,382	106 37	2,191 30	2,786 51	137 76	1,544 25	175 03	163 85	7,105 07	0 32	6 56	8 34	0 42	4 63	0 52	0 49	21 28
Août	33,472	205 99	2,227 16	2,889 59	166 99	1,253 82	203 44	35 17	6,982 16	0 62	6 65	8 63	0 49	3 75	0 61	0 10	20 85
Septembre	32,796	205 36	2,038 18	3,175 17	146 03	1,223 45	236 41	1 59	7,026 19	0 62	6 21	9 68	0 44	3 73	0 73	0 01	21 42
Octobre	33,187	224 12	2,278 66	3,233 12	145 23	1,542 33	289 30	5 95	7,718 71	0 67	6 86	9 74	0 44	4 65	0 87	0 02	23 25
Novembre	33,833	206 70	2,414 44	3,672 70	189 77	2,163 09	328 36	176 28	9,151 34	0 61	7 14	10 85	0 56	6 39	0 97	0 52	27 04
Décembre	36,899	231 94	2,600 18	3,809 86	196 55	2,268 03	384 80	......	9,491 36	0 63	7 04	10 33	0 53	6 15	1 04	0 00	25 72
1905—Janvier	32,244	218 53	2,727 67	3,921 95	214 63	2,606 21	417 09	172 30	10,278 38	0 67	8 46	12 16	0 66	8 08	1 30	0 54	31 87
Février	49,871	205 55	3,570 73	2,735 48	73 49	3,578 17	394 74	57 90	10,616 06	0 41	7 16	5 49	0 14	7 17	0 79	0 12	21 28
Mars	49,975	271 28	3,041 55	3,281 36	113 69	1,716 64	230 56	21 78	8,676 86	0 54	6 09	6 57	0 22	3 44	0 46	0 04	17 36
Avril	37,649	215 67	2,554 12	1,226 85	95 03	1,948 85	113 15	184 28	6,337 95	0 57	6 78	3 26	0 25	5 18	0 30	0 49	16 83
Mai	37,039	181 56	2,930 88	2,447 88	233 56	2,570 44	157 64	......	8,521 96	0 49	7 91	6 61	0 63	6 94	0 42	0 00	23 00
Juin	32,146	246 72	2,845 73	3,083 23	129 88	11,159 04	171 17	......	17,635 77	0 77	8 85	9 60	0 40	34 71	0 53	0 00	54 86
Totaux	442,493	2,519 79	31,420 60	36,263 70	1,842 61	33,574 32	3,101 69	819 10	109,541 81	0 57	7 10	8 19	0 42	7 58	0 70	0 19	24 75

NOTE.—Dans les réparations pour juin est compris le coût d'une nouvelle locomotive, n° 19.

S. F. HODGSON,
Comptable, division de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Marchandises et omnibus.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Lèges.	Pour les garages.	Total.
1904—Juillet.....	3,674	11,877	14,199	522	103	26,701	49	7,334	34,084
Août......	3,586	11,726	14,648	625	......	26,999	05	7,178	34,182
Septembre..	3,511	11,102	14,332	283	301	26,018	76	7,063	33,157
Octobre....	3,750	11,405	14,227	1,273	......	26,905	167	7,583	34,655
Novembre..	3,604	11,346	14,542	359	......	26,247	......	8,055	34,302
Décembre...	3,802	11,447	16,172	....	92	27,711	210	8,978	36,899
1905—Janvier....	3,874	10,051	12,084	....	1,632	23,767	237	8,240	32,244
Février....	5,586	2,041	41,866	....	597	44,504	20	5,347	49,871
Mars......	5,763	8,922	27,531	....	4,316	40,769	259	8,947	49,975
Avril......	4,176	9,816	15,923	....	478	26,217	90	11,342	37,649
Mai........	4,369	10,675	15,961	1,205	102	27,943	251	10,270	38,464
Juin.......	4,284	10,669	13,070	6,968	48	30,755	80	8,999	39,834
Totaux....	49,979	121,077	214,555	11,235	7,669	354,536	1,444	99,336	455,316

DU PRINCE-EDOUARD.

DE LA MÉCANIQUE.

des locomotives pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Parcours total.		Moyenne des wagons par mille parc. avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wag. p. mille de locomotive.	Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape.	Livres de chiffons.	Livres de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupape.	Livres de chiffons.
167,762	....	6·31	9.27	4.92	756	2,056	548	626	4,968	6.03	1.60	1.83
160,149	....	5·93	9.53	4.68	681	2,092	524	638	4,462	6.12	1.53	1.86
155,622	....	6.05	9·44	4.69	750	1,788	482	557	5,066	5.39	1.45	1.68
160,344	....	5.96	9.24	4.62	809	1,792	460	640	5,229	5.17	1.32	1.84
160,861	....	6.13	9.52	4.69	813	1,736	520	646	5,309	5.06	1.51	1.88
158,483	852	5.74	9.70	4.29	909	1,970	500	691	5,518	5.34	1.35	1.87
109,530	10,640	4.94	8.32	3.39	880	1,936	584	631	6,113	6.00	1.81	1.95
27,251	25,672	0.62	8.92	0.55	664	1,220	430	304	2,982	2.44	0.86	0.61
105,408	20,454	2.89	8.67	2.11	916	2,130	544	543	4,106	4.26	1.09	1.09
159,803	1,284	6.21	9.01	4.24	773	1,780	608	557	4,599	4.72	1.61	1.48
189,967	....	6.82	8.80	4.94	919	1,896	564	673	5,351	4.93	1.46	1.75
200,114	....	6.51	9.30	5.02	876	1,932	556	621	4,926	4.85	1.39	1.56
1,755,294	58,902	5.06	9.11	3.85	9,746	22,328	6,320	7,127	4,794	4.90	1.39	1.56

S. F. HODGSON,
Comptable, division de la mécanique.

C.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DIVISION DE LA MÉCANIQUE.

RELEVÉ mensuel du service des wagons pour l'exercice expiré le 30 juin 1905.

Mois.	Voitures de 1re classe	De 2e classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés et à bestiaux	Wagons plate-formes.	Total.
1904—Juillet	37,331	21,872	31,946	54,928	21,685	167,762
Août	31,984	23,274	31,230	52,323	21,338	160,149
Septembre	37,091	24,829	30,112	49,733	13,857	155,622
Octobre	29,722	24,156	31,259	59,866	15,341	160,344
Novembre	26,515	21,700	29,944	68,453	14,249	160,861
Décembre	28,017	22,688	31,037	63,574	13,167	158,483
1905—Janvier	20,352	17,261	19,927	43,263	8,727	109,530
Février	4,166	5,527	10,545	4,977	2,036	27,251
Mars	20,834	16,489	19,233	38,213	10,639	105,408
Avril	23,948	19,191	25,907	83,283	7,474	159,803
Mai	24,864	22,931	33,177	87,515	21,480	189,967
Juin	26,068	21,252	37,307	60,109	55,378	200,114
Total	310,892	241,170	331,624	666,237	205,371	1,755,294
MOINS—Ballastage	....	....	9,731	....	62,360	72,091
Milles	310,892	241,170	321,893	666,237	143,011	1,683,203

S. F. HODGSON,
Comptable, division de la mécanique.

D.—CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

ETAT indiquant le nombre de locomotives et des diverses classes de wagons et autre matériel roulant le 1er juillet 1904 et le 30 juin 1905.

	Locomotives.	Classification des wagons.															Chasse-ne'ge.	Flangers.	Total
		1re classe.	2e classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoir.	Poste et à bagage.	A bagage.	Wag. du payeur.	Fourgons.	Fermés.	Réfrigérateurs.	A bestiaux.	A charbon.	Plateformes.	Total.				
Disponibles le 30 juin 1904	26	23	10	6	3	3	3	1	3	220	3	21	20	147	463		9	7	16
Condamnés le 1er juillet 1904	1					1	1		1						3				
Total	27	23	10	6	3	4	4	1	4	220	3	21	20	147	466		9	7	16
Construits durant l'année à compte du capital	....	..	2	....	1	....	2	..	..	3	..	..	2	....	10		1	2	3
Total	27	23	12	6	4	4	6	1	4	223	3	21	22	147	476		10	9	19
Condamnés le 1er juillet 1904	1	..	..	....	....	1	1	..	1	....	..	..	..	....	3		..	..	..
" durant l'année	....	..	..	1	....	....	..	..	..	....	..	2	1	12	16		1	..	1
Total, condamnés	1	..	..	1	....	1	1	..	1	....	..	2	1	12	19		1	..	1
Moins reconstruits	....	..	..	....	....	....	..	..	..	....	..	2	..	10	12		..	..	..
" achetés et portés au compte des frais d'exploitation	1	..	..	....	....	....	..	..	..	....	..	..	..	....	....		..	..	..
A reconstruire	....	..	..	1	....	1	1	..	1	....	..	..	1	2	7		1	..	1
Propres au serv. et en réparation	27	23	12	5	4	3	5	1	3	223	3	21	21	145	469		9	9	18
Total	27	23	12	6	4	4	6	1	4	223	3	21	22	147	476		10	9	19

S. F. HODGSON,
Comptable, division de la mécanique.

E.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DIVIS IONDU MATÉRIEL.

ETAT comparatif des dépenses de la division du matériel, pour l'exercice finissant le 30 juin 1904 et 1905.

—	1904.	1905.
Milles parcourus par les convois	310,785	343,301
" locomotives	406,007	442,493
" wagons	1,822,737	1,683,203
" chasse-neige	36,221	58,902
	$ c.	$ c.
Frais de traction	115,474 46	109,541 81
Coût des réparations aux wagons	15,434 81	17,635 63
" " voitures à voyageurs	6,156 88	6,013 08
" " wagons-poste et fumoirs	1,469 61	1,452 51
" " wagons à marchandises et fourgons	7,808 32	10,170 04
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture	660 90	666 94
" des réparations aux chasse-neige et flangers	1,540 00	1,820 41
Frais de traction par 100 milles parcourus par les convois	37 16	31 90
" " " locomotives	28 44	24 75
" " " wagons	6 33	6 51
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par les convois	4 97	5 13
" " " " locomotives	3 80	3 98
" " " " wagons	0 84	1 05
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile, chiffons, par 100 m. parc. p. les convois	0 21	0 19
" " " " locomot.	0 16	0 15
" " " " wagons.	0 03	0 03
Réparations aux voitures à voyageurs par 100 m. parc. par les convois	1 98	1 36
" wagons-poste et wagons-fumoirs	0 47	0 32
" wagons à march. et fourgons	2 51	2 30

S. F. HODGSON,
Comptable, division de la mécanique.

CANAUX DE QUÉBEC.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
MONTRÉAE, 26 août 1905.

M. M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint mon rapport annuel sur les constructions confiées à mes soins pendant l'exercice clos le 30 juin 1905.

Les canaux de cette division comprennent ceux de Lachine, de Soulanges et de Beauharnois, dans le Saint-Laurent ; de Sainte-Anne, de Carillon et de Grenville dans la rivière Ottawa, et l'écluse de Saint-Ours et le canal Chambly, dans la rivière Richelieu.

De tous ces canaux, celui de Lachine est de beaucoup le plus important par le fait qu'il se relie directement au port de Montréal.

Il me fait plaisir de dire qu'il n'est arrivé aucun accident grave au cours du dernier exercice, et que la navigation n'a subi aucune interruption.

CANAL LACHINE

Longueur 8½ milles ; 5 écluses de 270 x 45 pieds ; 14 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 45 pieds.

Anciennes écluses de 200 x 45 pieds ; peuvent être utilisées avec 9 pieds d'eau sur les buscs.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

On a fait une somme très considérable d'ouvrage pour maintenir ce canal en bon état au cours de l'année.

Les changements apportés dans les conditions de la navigation du Saint-Laurent, l'année dernière, ont nécessité de nombreuses modifications et additions aux structures primitives de ce canal.

Les principaux travaux exécutés ont été les suivants :

ECLUSES ET PORTES D'ÉCLUSES.

Outre les réparations ordinaires à toutes les portes des différentes écluses on a complètement repassé trois paires de vieilles portes. Elles sont destinées aux anciennes écluses 3, 4 et 5. Les parties supérieures de toutes les portes de même que les treuils et le mécanisme servant à ouvrir les portes ont été grattés et peinturés. On a jointoyé toutes les écluses et les différents murs du bassin.

Le busc d'amont et le mur de soutènement de l'écluse n° 4 ont été en partie reconstruits et soigneusement liés au ciment.

PONTS.

Le pont mobile Wellington a été soulevé durant l'hiver, et l'on a renouvelé et remplacé son pivot brisé par un nouveau beaucoup plus fort. Il n'a été ensuite éprouvé aucun embarras de ce chef.

Tous les autres ponts ont été grattés et peinturés, et les tabliers recouverts en madriers de chêne où c'était nécessaire.

MAÇONNERIE ET BÉTONNAGE.

Un pesant bloc de béton a été placé à l'entrée d'amont de la nouvelle écluse n° 1, sur le côté sud. Bordé d'une plaque d'acier on a posé à son centre un fort poteau d'amarrage en fonte. La maçonnerie à cet endroit s'est trouvée trop peu solide pour les gros navires qui traversent l'écluse et elle avait été considérablement avariée dans le cours de l'année précédente. Le monolithe en béton décrit plus haut servira aussi à protéger les portes de l'écluse.

Le mur en béton construit l'année dernière le long du côté sud du barrage à pertuis à la Côte Saint-Paul a été prolongé de 125 pieds jusqu'à un point situé à proximité de la sortie du coursier de décharge, et l'on a érigé sur son couronnement une balustrade en fer de 145 pieds de longueur.

La jetée, qui forme le côté nord de ce coursier de décharge et qui avait été considérablement affouillée par l'eau sortant de l'écluse, a été consolidée au moyen de travaux en béton sous ses assises.

La maçonnerie dans l'angle nord-ouest du bassin Wellington a été renforcée par la construction d'un bloc de béton pareil à celui placé à la tête de l'écluse n° 1.

QUAIS.

On a fait les importantes réparations suivantes :

Posé de nouvelles longrines et un plancher au quai du marché sur le côté nord du bassin n° 2. Egalement de nouvelles longrines et un plancher au quai à l'entrepôt de Montréal, bassin à farine n° 1, puis replacé les pierres de couronnement. Au bassin n° 1 de Saint-Gabriel on a rempli de nouveau le caisson, renouvelé la superstructure et les madriers du revêtement, et couvert le dessns de la voie d'une épaisse couche de cendres. Il a été de plus posé de forts poteaux d'amarrage en fer noyés dans des blocs de béton à tous les 30 pieds.

POTEAUX D'AMARRAGE.

Quarante-sept gros poteaux d'amarrage en fonte, noyés dans le béton ont été placés sur les nouveaux blocs n°s 1, 2, 3, 4 et 5. Chacune des grandes écluses de ce canal est maintenant équipée de 16 de ces forts poteaux.

Quarante-deux poteaux d'amarrage en fonte, petit modèle, également noyés dans le béton ont été placés à différents endroits. Les navigateurs du canal prisent très fortement tous ces poteaux d'amarrage qui constituent en même temps une protection effective pour les structures du canal.

On a aussi relevé et reposé un grand nombre des poteaux d'amarrage en bois le long des différents biefs, et l'on en a planté 25 nouveaux.

BATIMENTS.

Un incendie s'est déclaré à la station de force motrice du canal et dans la scierie sur la rue du Moulin, l'automne dernier. Les Commissaires du havre de Montréal se servaient du moulin dans le temps et ont payé les frais de réparation à même les argents d'une police d'assurance sur le bâtiment et les machines. Tous les différents bâtiments, maisons éclusières, hangars, magasins, etc., ont été entretenus en bon état pendant l'année.

ÉCHELLES DE SAUVETAGE.

Des échelles de sauvetage ont été posées sur les murs du nouveau bassin n° 1 et du bassin n° 4 de Saint-Gabriel.

ESTACADES.

De nouvelles estacades ont été placées aux endroits suivants sur ce canal dans le cours de l'année : Sur le côté nord de l'entrée d'amont de l'écluse n° 3, 400 pieds de longueur et 5 pieds de largeur ; sur le côté nord du canal, entrée d'amont de l'écluse n° 4, 600 pieds de longueur et 5 pieds de largeur ; sur le côté sud du canal, entrée d'aval de l'écluse n° 5, 200 pieds de longueur et 3 pieds de largeur ; sur le côté nord du canal, entrée d'aval de l'écluse n° 5 ; sur les côtés nord et sud du canal au pont du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Lachine, 200 pieds de longueur sur trois pieds chacune.

CHAUSSÉES, DRAINS ET CLÔTURES.

On a bien entretenu durant l'exercice toutes les chaussées, les drains et les clôtures des deux côtés du canal. Une nouvelle clôture et un trottoir ont été construits le long du chemin de la Côte Saint-Paul à partir du canal jusqu'au côté sud de la rivière Saint-Pierre, et l'on en a profité pour élargir la chaussée de quelques pieds.

BASSINS EN BOIS.

Les bassins en bois de Lachine ont été nettoyés de tous les troncs d'arbres submergés l'automne dernier. On a aussi enlevé de gros cailloux. Actuellement l'on est à disposer de ce bois.

RÉPARATIONS AUX BATEAUX.

La flotte de dragage des canaux de Québec stationnée à Montréal se compose des vaisseaux suivants, savoir : du remorqueur *Frank Perew*, du remorqueur *Ernest*, de la drague à vapeur n° 2, de la grue à vapeur n° 2, d'un bateau couvert pour les ouvriers, d'un chaland à clapets latéraux, de huit bâteaux plats et d'un chaland à houille.

Outre l'entretien en bon état de ces différents bateaux l'on a exécuté durant l'année les travaux spéciaux suivants :—

Remorqueur *Frank Perew.*—Posé un faux étambot neuf, remplacé l'appareil pour échauffer l'eau par un autre en acier avec tubes en cuivre.

Drague à vapeur n° 2.—Réparer et renforcer le bâtis de la machine. Renouveler l'engrenage principal de la lisse. Renforcer la grue et renouveler l'engrenage des godets.

Grue à vapeur n° 2.—Visiter la grue et la lisse.

Chalands.—On a soigneusement visité tous les chalands avant l'ouverture de la navigation.

Bateau couvert.—Ce bateau a été complètement refait dans le cours de l'hiver. Il y a été ajouté de nouvelles chambres et un équipage de 12 hommes peut maintenant y dormir à l'aise. Cela est très utile en toutes occasions mais particulièrement lorsque la flotte est occupée à des endroits éloignés des villes. M. W. O'Brien a la direction de la flotte de dragage.

REVENU.

Portes d'écluses.—Les portes nécessaires aux nouvelles écluses agrandies de Montréal ont été achevées le printemps dernier, et l'on en a construit aussi deux paires de rechange. Quelques-unes de ces portes sont maintenant pendues et les autres le seront dans le cours de la saison actuelle.

RÉPARATIONS DES ANCIENNES ÉCLUSES N°s 1 ET 2.

Les travaux sont à peu près terminés. Les entrepreneurs, MM. Quinlan et Robertson, ont commencé à enlever leur outillage au commencement de juillet et l'on s'attend à ce que les écluses soient livrées à la circulation durant la saison actuelle.

Les nouvelles écluses ont les mêmes dimensions que celles du côté sud et seront très utiles par suite du grand trafic dans les sections d'aval de ce canal.

ÉLARGISSEMENT DU QUAI, BASSIN N° 1.

Ces travaux comprenaient la construction d'un mur en béton avec parement en maçonnerie depuis le couronnement jusqu'à une ligne à 12 pouces au-dessous de l'eau, parallèle à l'ancien mur sud du bassin et à 24 pieds au nord de ce mur, l'espace intermédiaire étant rempli des matières excavées, et l'on a établi une bonne route macadamisée sur la largeur entière du vieux quai et de son prolongement. On a aussi en partie reconstruit et réparé généralement l'extrémité des murs.

Comme l'aire du vieux bassin n° 1 a été considérablement réduite, on a cru à-propos de le relier au nouveau bassin n° 1 afin d'éviter un abaissement excessif de niveau après de nombreux éclusages. Ce résultat a été obtenu par le moyen d'un ponceau, consistant en deux arceaux en béton de 18 pieds d'ouverture chacun, dont le sommet est à environ 4 pieds au-dessous du niveau normal de l'eau dans les bassins, ou sous la ligne à laquelle la glace se forme.

Ce ponceau permettra d'égaliser et de régulariser constamment les niveaux dans les deux bassins. Pour isoler les bassins afin d'y exécuter des réparations, etc., on se servira d'aiguilles de pertuis placées entre les deux arceaux.

Ces travaux sont complètement terminés, et l'on prépare actuellement le compte final en faveur des entrepreneurs MM. Quinlan et Robertson.

RECONSTRUCTION DU MUR SUR LE CÔTÉ SUD DU BASSIN N° 2.

Comme il est dit dans mon rapport annuel de l'année dernière, ces travaux ont été commencés il y a quelques années et accomplis à la journée. Ils comprennent la reprise en sous-œuvre du vieux mur jusqu'à une profondeur de 9 pieds, et la construction d'un revêtement en béton de 4 pieds d'épaisseur solidement lié aux anciennes constructions.

Il restait à faire à la fin de la dernière saison à peu près 600 pieds des travaux de sous-œuvre de même que le revêtement tout entier.

Ces travaux aujourd'hui terminés ont été exécutés à l'entreprise par MM. Quinland et Robertson.

RECONSTRUCTION DU BASSIN DE RADOUT DE L'ÉTAT.

Les vieux murs en bois, les buscs et les culées en maçonnerie des portes d'écluse de ce bassin tombaient en ruines ; on les a entièrement reconstruits. Les parois en bois du bas de l'écluse ont été solidement ancrées à des piliers en béton placés en arrière, et l'on a substitué du béton à la maçonnerie des culées des portes.

La conduite qui a servi à vider le bassin a été aussi complètement visitée.

Tous ces travaux, qui ont été faits à l'entreprise par MM. Quinland et Robertson, étaient terminés dans le délai spécifié.

EXHAUSSEMENT DU HANGAR N° 1 DE SAINT-GABRIEL, ETC.

Les travaux accomplis sous ce chef comprennent le parage de la partie de la chaussée entre les hangars nos 1 et 2 conduissant au hangar exhaussé l'année dernière et servant aux gros bâtiments de la *New-Ontario Steamship Company*, à responsabilité limitée.

La *Sicily Asphaltum Company* a exécuté le travail d'une manière satisfaisante, et l'a terminé dans le délai spécifié.

REPRISE EN SOUS-ŒUVRE DES MURS, BASSINS DE CÔTÉ DU BASSIN N° 2.

Les murs de ces bassins sont de très vieille construction, et certaines parties sont en assez mauvais état. L'on y a fait des travaux de sous-œuvre aux pires endroits, et les nouveaux fondements ont été portés à une profondeur qui assurera 15 pieds d'eau au niveau normal du canal. Il faudra exécuter d'autres travaux semblables sous tous ces murs dans un avenir rapproché. Le travail est fait à la journée et ne peut être exécuté que lorsque le canal est vide au printemps de l'année.

CAPITAL.

Reconstruction des murs en talus.

Il a été préparé durant l'année de nouveaux plans qui prévoient à la construction en béton d'une partie des murs.

MM. Quinland et Robertson ont obtenu l'entreprise, et le travail a été poussé avec vigueur dès que le canal a été vidé ; à la fin de l'exercice ils avaient complètement achevé une section de 1,400 pieds de longueur. On a trouvé que l'on pouvait construire la partie en béton beaucoup plus rapidement que les travaux en pierres sèches pour le même prix à peu près.

Comme il est ici de la plus haute importance de construire vite, il paraît opportun de continuer la partie en béton jusqu'à moins d'une couple de pieds au-dessous du couronnement, afin qu'on puisse certainement terminer les travaux dans le délai spécifié.

Il reste encore à faire une couple de courtes sections sur le côté nord, et le mur sud tout entier.

DRAGAGE DES BASSINS, ETC.

Ces travaux se sont continués durant l'année sous la surveillance immédiate de M. Wm O'Brien, le surintendant de la flotte de dragage. La quantité totale de matières excavées a été d'à peu près 22,000 verges cubes.

Le manque d'endroit où déposer les matières draguées est un grand inconvénient, et il faudra bientôt prendre quelque moyen pour disposer de ces matières.

Les travaux énumérés plus haut étaient sous la surveillance de M. Henry R. Lordly, ingénieur.

INSTALLATION ÉLECTRIQUE.

Les travaux d'installation du mécanisme électrique pour faire fonctionner les portes d'écluses, etc., se sont continués durant l'année. On a demandé des soumissions pour finir les différentes pièces de ce mécanisme, mais aucun contrat n'a été adjugé car l'on a cru sage, avant d'adopter définitivement le système projeté, d'en faire une épreuve pratique. En conséquence on s'est procuré des machines que l'on a commencé à installer aux portes de l'ancienne écluse de la côte Saint-Paul, en juin. Le travail était en voie d'exécution à la fin de l'exercice. L'écluse sera ouverte à la circulation en la manière régulière dès qu'elle sera complétée.

PONT DE L'AVENUE ATWATER.

Ce pont est du même type que ceux construits à la rue Napoléon et à la côte Saint-Paul l'année dernière ; seulement il a été construit en biais pour répondre à l'alignement de l'avenue Atwater. Sa longueur est de 205 pieds et sa largeur entre les fermes de 32 pieds.

Les culées et la pile-pivot sont construites de béton avec arceaux pour y poser les tuyaux principaux de l'aqueduc de Montréal. Les piles de support consistent en une fondation en coffrage, enfoncée de même que d'autres portions de la substruction jusqu'à 22 pieds au-dessous du niveau de l'eau dans le canal, et couronnée de murs en béton de 6 pieds de hauteur.

Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise par MM. Rogers et Taylor, et complétés le 30 juin.

L'entreprise de la superstructure n'avait pas été adjugée à cette date.

Ce pont ne sera livré à la circulation qu'après la saison de navigation actuelle.

Les travaux ont été exécutés sous la direction de M. L. S. Pariseau, ingénieur.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur, 14 milles ; 5 écluses de 270 x 45 pieds, 15 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 84 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Comme c'est un nouveau canal les frais du chef du crédit pour réparations ont été légers jusqu'à présent, et il y a peu à dire. Cependant il a fallu veiller de près aux vannes Stoney de l'écluse durant l'année. Quelques pièces comme les galets, les glissoirs, etc., primitivement de fonte et fer forgé sont peu à peu remplacés par d'autres en acier, parce que les premiers s'usaient trop vite.

Les deniers votés pour les réparations à cet endroit ont été dépensés à nettoyer les fossés, peinturer les portes d'écluses et les poteaux des lampes électriques, reconstruire les clôtures, couper les mauvaises herbes, entretenir les chemins, les ponts, les bâtiments. etc. On a également reposé une partie du revêtement en talus de levés du long bief, et la pierre employée à cette fin a été achetée de M. Jas. Quinlan. Il faudra remplacer ou terminer dans un avenir prochain une longueur considérable de ce revêtement.

REVENU.

Réparations à la levée.

L'état des levées du bassin régulateur n° 2 nous a de nouveau causé beaucoup d'anxiété l'année dernière. D'autres portions de ces levées ont commencé à s'ébouler peu de temps après l'ouverture de la navigation et le bassin a été vidé quelque temps après en se servant du bâtardeau construit l'année auparavant, et qui n'avait été enlevé qu'en partie.

Durant l'été on a construit une forte berge en argile à l'extrémité extérieure de la levée sud et déposé une quantité considérable de bonne argile dans l'intérieur de la levée nord. Les talus ont été refaits et l'on a bien arrondi le dessus des levées.

La levée sud a très bien résisté depuis, mais celle du nord contient encore des fuites et nous sommes de nouveau menacés d'éboulement, bien que la levée ne soit pas en danger immédiat. On songera de nouveau cet été à la consolider d'une manière effective.

L'on a également fait beaucoup de travaux sur les levées avoisinant la coulée de Clément dans le courant de l'année dernière.

Cette coulée a été considérablement obstruée par les éboulis. On l'a nettoyée, puis l'on a refait le talus et déposé des pierres plates, tant au fond que sur les talus, sur un parcours de 1,200 pieds. A quelque distance au-dessus d'un point où la chute est très raide, l'on a posé au fond et recouvert de terre glaise une double rangée de tuyaux d'argile vitrifiés de 24" de 200 pieds de longueur. Les extrémités de cette section se composent de forts blocs de béton.

COULÉE DE SAINT-AMOUR.

Cette coulée a été considérablement amélioreée. Outre qu'elle a été élargie et approfondie d'une couple de pieds sur sa longneur entière, on en a de plus revêtu les côtés de la portion d'en bas de pierres jusqu'à une hauteur de 4 à 5 pieds à partir du fond.

Le gazonnage des talus a été quelque peu endommagé par les inondations du printemps, et il faudra y faire des réparations cette année.

COULÉE DE BISSONNETTE.

Les travaux exécutés ici l'année dernière ont dû l'être à la demande des cultivateurs dont les terres ont été endommagées par la plus grande quantité d'eau arrivée à ce fossé depuis la construction du canal.

La coulée a été suffisamment élargie et approfondie pour répondre aux nouveaux besoins, et il a été construit en se servant de béton, cinq ponts, un sur chacune des fermes ainsi qu'un ponceau sous la voie publique.

Tous les cultivateurs intéressés à ce sujet ont donné pleine décharge à l'Etat pour tout dommage passé, présent et futur, et se sont chargés d'entretenir les ponts et la coulée à l'avenir.

CAPITAL.

Pont à la station de force motrice.

Le vieux pont en bois de la voie publique traversant le coursier de décharge de la station de force motrice à Côteau-du-Lac a été remplacé l'automne dernier par une structure en acier de 80 pieds de travée et de seize pieds de largeur.

Le chenal à cet endroit a virtuellement la même largeur que le reste du coursier, et l'on a fait disparaître le fort courant qui avait autrefois une tendance à affouiller les culées.

Les autorités municipales de la paroisse se sont chargées d'entretenir à l'avenir ce pont, et le gouvernement est ainsi déchargé de toute nouvelle responsabilité à ce sujet.

STATION DE FORCE MOTRICE.

Les régulateurs électriques achetés il y a quelques années pour les turbines de la station de force motrice n'ont jamais donné satisfaction et ont été mis de côté. On les a remplacés l'hiver dernier par deux régulateurs Woodward du type D, qui ont depuis fonctionné d'une manière très satisfaisante, malgré de sévères épreuves. Leur effet sur la fixité de l'éclairage est très apparent.

MACHINE.

Il a été demandé des soumissions en juin dernier pour les machines-outils des ateliers, mais aucun contrat n'avait été adjugé le 1er juillet dernier.

Ces machines sont achetées et elles fonctionnent durant l'exercice 1905-06.

CHAUFFAGE ET ÉLAIRAGE DES ATELIERS, MAGASINS, ETC.

La canalisation pour l'éclairage à l'électricité a été complètement faite dans les bâtiments érigés durant l'exercice 1903-04

L'ouvrage a été exécuté avec beaucoup de soin et conformément aux règlements de l'association des assureurs.

On a également installé un appareil de chauffage à l'eau chaude, et cet appareil de même que le système d'éclairage a été parfaitement éprouvé et a donné des résultats satisfaisants.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur, 11¼ milles ; 9 écluses de 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 82½ pieds.

Ce canal ne sert qu'à quelques bateaux et barges qui se rendent au marché. Le personnel a été réduit à un seul homme par écluse et pont isolé, et trois hommes sont chargés du soin des bateaux-passeurs.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Une grande quantité de pierres a été achetée et cassée au moyen de machines et à la main, et une partie de cette pierre a été employée dans les chemins le long du canal et de la digue de Hungry-Bay.

Trois des déversoirs de décharge ont été visités le printemps dernier, et l'on a refait une paire de vieilles portes qui ont été emmagasinées pour servir plus tard.

La reconstruction du mur nord à l'entrée d'amont a été continuée l'automne dernier. Ce travail est maintenant à peu près terminé, mais l'on n'a pas encore touché au mur sud. Son état est tel qu'il faudra sous peu le réparer entièrement.

Par suite de la reconstruction des murs du déversoir de décharge à l'entrée d'amont, ainsi que décrit plus bas, ce canal n'a pu être ouvert à la navigation que le 3 juillet 1905 au lieu du 1er mai.

REVENU.

Reconstruction des murs du coursier de décharge, à Valleyfield.

Le vieux mur en moellons bruts sur le côté sud du coursier d'alimentation et de décharge du déversoir d'alimentation a été démoli et remplacé par un fort mur en béton. On a assis ce mur sur les parties du fond de l'ancien mur que l'on pouvait conserver.

Sa hauteur est d'environ 10 pieds et sa largeur moyenne de 4′ 6″, sur une longueur de 590 pieds.

Les bouts du mur nord ont été aussi reconstruits en maçonnerie au ciment.

On a renouvelé deux ponts de route et le pont tournant de l'écluse, puis réparé et peinturé convenablement la clôture en fer sur le côté sud.

Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise par MM. Cossette Frères et terminés d'une manière satisfaisante dans le délai spécifié.

Les travaux du chef du revenu sur les canaux de Soulanges et de Beauharnois ont été faits sous la surveillance de M. L. S. Pariseau, ingénieur dirigeant.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur, 12 milles ; 9 écluses de 118 x 22½ pieds ; 6½ pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 74 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les principaux travaux imputables sur les réparations exécutées ici durant l'année, à part l'entretien en bon état du canal et des structures, ont été les suivants :

Il a été construit aux ateliers dans le cours de l'hiver un bâtiment solide de 66 x 20′ x 5′. Le mécanisme de dragage et la grue du dragueur actuel seront transférés à la nouvelle coque l'hiver prochain.

On a pratiqué une ouverture de quelque 40 pieds de largeur à l'extrémité de la longue jetée sur le côté nord de l'entrée du canal à Saint-Jean, P. Q. Pour cela il a fallu faire du dragage et poser des estacades afin de protéger et la jetée et les vaisseaux. Cette voie sera très utile aux petits bateaux desservant Saint-Jean et Iberville.

La pile-pivot du pont de l'île Sainte-Thérèse, qui consiste en une plateforme de bois sur pilotis a du subir des réparations considérables le printemps dernier, car la gelée l'avait dérangée. C'est l'intention de remplacer sous peu la structure en bois par une autre en béton.

REVENU.

Chemin de halage macadamisé.

Le contrat pour la fourniture de la pierre cassée nécessaire à ces travaux a été adjugé à M. J. E. Hébert, de Saint-Jean, et l'on a macadamisé une couple de milles du chemin au cours de l'automne dernier. La pierre fournie a 3″ et 2″ de dimension ; la plus grosse est mise sur la chaussée préparée, la pierre de 2″ par dessus et la pierre écrasée sert à remplir les interstices.

RECONSTRUCTION DE L'AQUEDUC-SIPHON DE DENEAU.

Ce travail a été fait à la journée sous la direction conjointe de M. L. S. Pariseau, ingénieur et de M. P. B. Benoit, le surintendant du canal.

L'aqueduc-siphon a 132 pieds de longueur et se compose de deux tunnels en béton de 3½′ x 3′, et sa base, de 12 pieds de largeur, consiste en une couche de béton d'un pied d'épaisseur.

L'extrémité de l'ouest ou l'entrée est formée par un puits dont les murs montent à une hauteur suffisante pour protéger la levée en argile au-dessus.

La sortie consiste en des murs de béton, et les eaux, qui sortent de l'aqueduc, sont amenées à un fossé au moyen d'un tuyau en fer de 3′ 3″ de diamètre et d'environ 250 pieds de longueur, dont le fond se trouve de niveau avec la plate-forme de la sortie. Ce tuyau est à son tour couvert d'argile et de pierres cassées pour que toute eau, qui ne peut passer par le tuyau se rende au fossé.

CHEMIN DU CÔTÉ OUEST DU CANAL.

Ce chemin court parallèlement au canal au nord de la ville de Saint-Jean. Une section d'un mille de longueur a été macadamisée dans le cours de mai et de juin derniers.

La pierre a été fournie à l'entreprise par M. J. E. Hébert, de Saint-Jean, et l'on a fait préparer la chaussée, étendre la pierre écrasée et la rendre compacte avec un rouleau de 5 tonnes par des ouvriers travaillant à la journée.

Aussitôt qu'on aura couvert le chemin de cette pierre écrasée sur toute sa longueur, l'on emploira un rouleau beaucoup plus pesant afin de le rendre encore meilleur.

AQUEDUC-SIPHON DE LA PETITE RIVIÈRE DES IROQUOIS.

Les travaux ont été complétés au cours du mois de juin dernier.

L'aqueduc-siphon a 125 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur au bout extérieur. Il est formé de deux tunnels de $3\frac{1}{2}$ x 3', et son sommet est de 11 pieds au-dessous du niveau naturel de l'eau dans le canal. Les puits à chaque bout sont de forme rectangulaire de 14' x 11' à l'extérieur, et il a été construit un mur de division au centre, de façon à ce que chaque tunnel puisse être employé séparément.

La structure est construite entièrement de béton, sauf les quelques pièces de bois employées dans la fondation.

Comme je le disais dans mon dernier rapport, cette construction a été terminée par le département pour l'entrepreneur M. W. J. Finn, qui trouvait impossible de conduire son entreprise à bonne fin. Les travaux ont été repris à la fermeture de la navigation l'automne dernier, et toute la construction en béton ainsi que la réfection de la levée et de la voie publique se trouvait achevée quand la gelée a commencé. Il a fallu laisser inachevée une partie du pisé fixé aux extrémités jusqu'au printemps dernier. Cela fut achevé en juin 1905.

La levée et la voie publique à cet endroit ont été élargies, ce que les bateliers et le public voyageur considèrent une grande amélioration. La construction de cet aqueduc-siphon fait disparaître d'une manière permanente toutes causes de dommages aux terres situées le long de la petite rivière des Iroquois.

MUR DE PROTECTION À LA TÊTE DE L'ÎLE SAINTE-THÉRÈSE.

Il avait été voté une some de $2,200 pour réparer et prolonger le mur déjà construit par l'Etat pour protéger la tête de cette île. Des négociations ont été entamées avec le propriétaire du terrain pour obtenir de lui une pleine décharge de tous dommages passés, présents et futurs, si on lui donnait la somme de $2,000.

L'offre a été acceptée et l'Etat est maintenant déchargé de toute responsabilité à cet égard.

DÉBARCADÈRE ET HANGAR À SAINT-JEAN.

La Compagnie dite *Singer Manufacturing Company* utilisera ce quai et ce hangar qui sont situés sur le côté ouest du canal en amont de l'écluse de prise d'eau.

Le quai a 181 pieds de longueur. Il se compose de pilotis en cèdre, coiffés par des longrines et des solives croisées en pin résineux avec plancher en pin de 3". Le hangar de 121' x 20', est construit solidement avec toit couvert en métal.

Le travail a été donné à l'entreprise à M. Valentin Trahan, et très bien fait.

Les travaux imputables sur le service de ce canal ont été exécutés sous la direction de M. L. S. Pariseau, ingénieur.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal, $\frac{1}{2}$ mille ; une écluse de 200 x 45 pieds ; 7 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 5 pieds.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les diverses structures dépendant de l'écluse ont été maintenues en bon état durant l'année.

Il n'y a rien à faire mention sous le chef des réparations, si ce n'est qu'on a construit un magasin à huile et peinture en maçonnerie de 16' x 12', et qu'on a protégé l'extrémité d'aval de l'île sur le côté du chenal principal en y déposant 250 verges cubes de pierre des champs.

REVENU.

Portes d'écluse et poutrelles.

On a construit ici deux paires de nouvelles portes durant l'hiver. On les a mises à l'abri, et elles seront gardées pour servir de portes de rechange au cas d'accident.

Vingt poutrelles achetées l'année dernière ont été dressées et autrement préparés pour servir si l'occasion s'en présentait.

DÉBACADÈRE.

Le vieux quai en amont de l'écluse qui consistait en une plateforme en bois se posant sur le sommet de poteaux en bois, a été enlevé durant l'année et remplacé par une nouvelle structure. Par suite de la situation de ce nouveau quai l'entrée y a gagné une largeur additionnelle de 10 pieds ce qui rendra plus facile l'abord de l'écluse

Le quai neuf est formé de huit piliers en béton assis sur des pilots et placés à environ 20 pieds de distance les uns des autres. L'espace entre les piliers sera relié par des poutres en acier supportant un trottoir en madriers avec balustrade en fer sur toute la longueur du débarcadère.

Les poutres et la balustrade sont construites et assujéties aux piliers de façon à pouvoir être enlevées à l'automne et mises à l'abri de la glace flottante au printemps.

Entrée d'amont.—On n'a jamais creusé à la profondeur voulue au bout d'aval de cette entrée, si ce n'est dans le chenal dans la ligne de l'écluse. En conséquence il a été fait beaucoup de dragage ici au printemps, et les vaisseaux peuvent maintenant se rencontrer à l'aise dans l'entrée.

Les travaux imputables sur le revenu de ce canal ont été exécutés dans la direction de M. l'ingénieur L. S. Pariseau.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur $\frac{1}{8}$ mille ; une écluse de 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, 3 pieds.

La vieille écluse est encore utilisable ; elle a 200 x 45 pieds, 6 pieds d'au sur les buscs et une chute totale de 3 pieds.

On a maintenu en bon état durant l'année les diverses structures et les abords de cette écluse.

Voici les principaux travaux accomplis : Reconstruction d'une section du bâtardeau de partage en amont de l'écluse, d'environ 160 pieds de longueur ; reconstruction d'une paire de vieilles portes d'écluse qui seront enmagasinées pour s'en servir en cas d'accident, et réfection de la passerelle des portes d'amont de la nouvelle écluse.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Canal de Carillon.—Longueur, $\frac{3}{4}$ mille ; deux écluses de 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les bases ; chute totale, 16 pieds.

Canal de Grenville.—Longueur $5\frac{3}{4}$ milles ; cinq écluses de 200 x 45 pieds ; 9 pieds d'eau sur les buscs ; chute totale, $43\frac{3}{4}$ pieds.

Le 6 février dernier M. E. H. McCoy a été nommé le gardien de ces canaux en remplacement de M. F. M. H. Cushing, qui avait rempli les fonctions de gardien depuis le décès de M. Jas. B. Cushing, survenu le 22 octobre 1903.

Ces deux canaux sont placés sous les soins d'un seul gardien. Ils sont séparés l'un de l'autre par une étendue de rivière navigable d'à peu près cinq milles de longueur, et dans cet intervalle se trouve l'ancienne écluse de la Chute-à-Blondeau, abandonnée depuis l'achèvement du barrage à la tête du nouveau canal de Carillon, en 1883, le barrage ayant virtuellement fait disparaître la chute.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

A part l'entretien ordinaire des différentes structures de ces canaux, on a éxécuté durant l'exercice les travaux suivants :

L'extrémité de l'ouest de la jetée conductrice et deux piliers détachés situés à la tête du canal de Carillon ont été reconstruits à partir de l'étiage.

On a érigé à Carillon une boutique de menuisier d'environ 125′ x 40′.

Des poutres de protection (système inventé par M. E. A Manny) pour empêcher que les portes d'écluses soient dépendues quand elles sont frappé par les vaisseaux, ont été placées dans les différentes écluses de ces canaux. Il a été construit un mur en maçonnerie de pierres sèches d'environ 250 pieds de longueur sur le côté sud de l'abord d'amont de l'écluse n° 6 du canal de Grenville.

Deux voies d'eau dangereuses, qui existaient dans la levée sud du canal de Grenville, l'une en amont de l'écluse n° 5, et l'autre à l'écluse n° 6, ont été arrêtées au moyen d'une profonde tranchée pratiquée longitudinalement dans la levée jusqu'à environ un pied au-dessus du lit du canal, que l'on a rempli de bonne terre durcie et pilonnée.

Le chemin de halage en amont de l'écluse n° 6, a été élargi sur un parcours considérable.

REVENU.

Jetée conductrice à l'entrée d'amont du canal de Carillon.

Les entrepreneurs, MM. O Martineau, Fils et Lemoine, ont complété ces travaux au cours du dernier exercice. Le compte final vous a été remis en août 1904. Le bétonnage exécuté ici a subi avec succès l'épreuve de deux hivers très rigoureux.

PONT TOURNANT À STONEFIELD.

Le vieux pont mobile en bois sur le canal Grenville, à Stonefield, a été remplacé, l'année dernière par une structure en acier construite et érigée par la *Phœnix Bridge and Iron Works*, de Montréal.

La réfection de la pile-pivot et des culées a été exécutée par des ouvriers à la journée sous la direction de M. l'ingénieur Francis J. Lynch.

Le pont fonctionne facilement et donne satisfaction.

QUAI DE GRENVILLE.

L'entreprise de ce quai à été adjugée à MM. O. Martineau et Fils en août 1904.

Le travail comprend l'enlèvement de la structure en bois actuelle jusqu'à l'eau basse et la reconstructions du quai en béton.

Les entrepreneurs ont commencé l'ouvrage en septembre. Afin de faciliter le service des bateaux de la compagnie deNavigation de la rivière Ottawa, on a d'abord construit des débarcadères sur le côté sud-ouest du quai, transporté le hangar à marchandises à un endroit commode et établi un parc à bestiaux dans le voisinage. Puis l'on se mit à démolir l'ancienne construction autant que l'eau l'a permis et l'on a construit un hangar à ciment.

On espérait alors que l'on pourrait faire du bétonnage avant le commencement de l'hiver, mais l'eau s'est maintenue à un niveau trop élevé pendant tout le mois d'octobre pour qu'on puisse atteindre les fondations. Dans l'intervalle la pierre reçue a été écrasée par un broyeur à vapeur.

Le broyage de la pierre a été recommencé en mai 1905, et continué jusqu'à la fin du mois de juin, alors qu'on en avait une quantité suffisante.

En mars dernier deux groupes de pilots de 40 à 45 pieds de longueur ont été enfoncés sur le côté du nord du bassin des bateaux à vapeur au nord du quai. Bien qu'on n'ait pas trouvé un aussi bon fonds de terre qu'on le croyait, les pilots ont cependant subi d'une manière satisfaisante de rudes épreuves le printemps dernier.

Lors de l'ouverture de la navigation les bateaux à vapeur ont causé beaucoup d'embarras en mettant le feu au bois sec et pourri du quai. Il n'a pas été causé de sérieux dommages, toutefois.

Passe migratoire du barrage de Carillon.—Au mois d'août 1904, il a été fait un levé du barrage de Carillon dans le but de construire une passe migratoire dans la structure, mais l'on paraît en avoir abandonné l'idée. La construction de cette passe migratoire aurait sans doute pour résultat de rendre la pêche meilleure au-dessus du barrage, car le poisson ne peut maintenant franchir cet obstacle.

Glissoire de Carillon.—Sous ce chef, j'ai l'honneur de rapporter qu'en examinant la glissoire du côté de la Pointe-Fortune, l'on s'est aperçu que la structure dépérissait rapidement Je dois faire la remarque que cette glissoire n'a pas servi une seule fois durant les deux dernières années, et que son utilité semble avoir pris fin, maintenant qu'il n'existe plus de gros bois dans la vallée du haut de l'Ottawa.

Si le ministre des Travaux publics juge à propos de la fermer d'une façon permanente le ministère des Chemins de fer et Canaux aura à continuer la superstructure du barrage sur l'ouverture et ce sera alors le temps cenvenable pour y installer une passe migratoire. J'en ferai un rapport plus détaillé sur ce sujet sous peu.

Les travaux imputables sur le revenu de ce canal ont été exécutés sous la direction commune de M. Francis J. Lynch et du gardien du canal.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

Ingénieur surintendant des Canaux de Québec.

CANAUX DE QUÉBEC.

ETAT indiquant l'ouverture et la fermeture de la navigation.

Nom du Canal.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	1er décembre, 1904	1er mai, 1905
Canal Soulanges	2 " 1904	1er " 1905
Canal Beauharnois	30 novembre, 1904	3 juillet, 1905
Canal Chambly	30 " 1904	1er mai 1905
Ecluse Saint-Ours	30 " 1904	15 avril, 1905
Ecluse Sainte-Anne	30 " 1904	16 avril, 1905
Canaux de Carillon et Grenville	30 " 1904	1er mai, 1905

CANAL DE LACHINE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 (entrée d'aval) et de la nouvelle écluse n° 5 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Nouvelle écluse n° 1, busc d'aval.				Nouvelle écluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1904.	pds.	pcs.	pds.	pce.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	19	8	17	8	18	4	17	2
Août	17	9	16	11	17	2	16	6
Septembre	19	3	17	1	16	11	16	1
Octobre	20	7	19	2	17	3	16	5
Novembre	19	7	17	7	16	10	15	8
Décembre	32	2	15	4	16	10	14	8
1905.								
Janvier	29	7	25	4	15	8	14	5
Février	26	9	24	0	15	5	14	2
Mars	29	4	25	4	17	4	13	8
Avril	34	2	16	2	17	11	16	4
Mai	19	9	16	5	17	10	16	4
Juin	18	3	17	3	17	3	16	10

Busc de l'ancienne écluse n° 1, 2 pieds 2 pouces au-dessus du seuil de la nouvelle écluse n° 1.
" " 5, 5 " 0 " " " 5.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 6 (entrée d'aval) et de l'écluse n° 4 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Ecluse n° 6,		busc d'aval.		Ecluse n° 14,		busc d'am't.	
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1904.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds..	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	12	6	11	8	12	4	12	0
Août	11	6	10	10	12	2	11	10
Septembre	10	10	10	8	12	0	11	1
Octobre	10	10	10	4	12	0	11	4
Novembre	10	6	10	2	11	8	11	0
Décembre	13	6	10	2	11	5	10	11
1905.								
Janvier	18	0	13	0	11	10	10	11
Février	24	7	16	0	11	10	10	9
Mars	19	6	14	11	12	0	10	6
Avril	15	0	10	10	12	0	11	2
Mai	12	0	11	0	11	7	11	4
Juin	12	0	11	4	11	10	11	4

CANAL DE CHAMBLY.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 9 (entrée d'aval) et de l'écluse n° 1 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Ecluse n° 9, Eaux hautes extrêmes.		Busc d'aval. Eaux basses extrêmes.		Ecluse n° 1, Eaux hautes extrêmes.		Busc d'am't. Eaux hautes extrêmes.	
1904.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	1	9	6	8	11	8	2
Août	9	8	8	9	8	6	7	3
Septembre	11	9	8	9	8	3	7	5
Octobre	12	10	9	6	9	11	8	0
Novembre	11	0	9	8	8	10	8	0
Décembre	9	10	8	6	8	1	7	9
1905.								
Janvier	9	2	8	3	8	3	7	9
Février	8	11	8	2	8	2	7	10
Mars	20	2	8	8	10	6	7	10
Avril	19	8	14	1	11	5	10	6
Mai	14	5	12	0	11	3	9	4
Juin	12	0	11	5	9	9	9	1

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs à l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Ecluse n° 1, Eaux hautes extrêmes.		Busc d'aval. Eaux basses extrêmes.		Ecluse e° 1, Eaux hautes extrêmes.		Busc d'amont. Eaux basses extrêmes.	
1904.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	11	5	9	2	10	0	8	10
Août	9	3	8	5	9	3	8	3
Septembre	10	2	8	2	10	2	8	4
Octobre	11	2	9	2	11	2	8	4
Novembre	10	2	8	1	9	7	8	8
Décembre	9	11	8	2	9	3	8	0
1905.								
Janvier	11	8	8	10	8	4	7	9
Février	10	11	10	1	8	2	8	0
Mars	19	7	9	10	15	6	7	11
Avril	20	2	11	5	15	11	11	6
Mai	13	5	11	2	11	11	10	4
Juin	11	4	10	1	10	4	9	10

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse Sainte-Anne, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Ecluse n° 1. Eaux hautes extrêmes.		Busc d'aval. Eaux basses extrêmes.		Ecluse n° 1. Eaux hautes extrêmes.		Busc d'amont. Eaux basses extrêmes.	
1904.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	13	3	12	2	14	6	12	4
Août	12	2	11	5	12	3	11	2
Septembre	11	10	11	1	11	8	10	10
Octobre	12	0	11	5	12	10	11	9
Novembre	11	9	10	8	12	9	11	7
Décembre	12	2	10	5	11	5	10	10
1905.								
Janvier	11	4	10	6	11	10	11	0
Février	11	5	10	8	12	10	11	7
Mars	12	5	10	1	13	4	11	3
Avril	13	4	11	4	14	7	12	4
Mai	13	1	11	4	15	4	12	6
Juin	12	4	11	9	14	4	12	7

CANAL DE CARILLON.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses nos 1 et 2, canal de Carillon, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Ecluse n° 1. Eaux hautes extrêmes.		Busc d'aval. Eaux basses extrêmes.		Ecluse n° 2. Eaux hautes extrêmes.		Busc d'amont. Eaux basses Extrêmes.	
1904.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	16	0	13	6	16	5	13	6
Août	13	6	12	4	13	5	12	1
Septembre	12	9	12	0	12	9	11	6
Octobre	14	3	12	10	14	4	12	11
Novembre	13	5	12	9	14	1	12	1
Décembre	12	10	12	5	15	10	12	1
1905.								
Janvier	13	7	12	8	14	11	12	4
Février	14	4	13	6	13	3	12	4
Mars	15	4	12	9	13	2	10	8
Avril	17	1	13	9	15	9	13	6
Mai	16	11	13	11	17	6	14	1
Juin	16	0	13	11	16	1	13	11

CANAL DE GRENVILLE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses nos 3 et 7, canal de Grenville, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Ecluse n° 3.		Busc d'aval.		Ecluse n° 7.		Busc d'am't.	
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1904.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	20	0	16	2	17	2	13	6
Août	16	2	14	6	13	7	11	10
Septembre	15	7	14	4	12	3	11	5
Octobre	17	4	15	9	15	0	12	6
Novembre	17	2	14	11	14	8	12	3
Décembre	20	3	15	0	12	3	11	3
1905.								
Janvier	24	10	17	0	11	3	10	2
Février	27	6	23	8	10	2	9	10
Mars	27	10	19	6	13	11	9	5
Avril	24	6	16	7	16	5	14	0
Mai	21	5	17	2	18	6	14	6
Juin	19	10	16	9	17	2	14	3

CANAL DE SOULANGES.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 1, à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 6, à l'entrée d'amont, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

Mois.	Ecluse n° 1.		Busc d'aval.		Ecluse n° 6.		Busc d'am't.	
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1904.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	19	9	18	8	17	7	17	7
Août	18	8	18	3	17	7	17	3
Septembre	18	5	18	0	17	5	17	1
Octobre	18	7	18	3	17	5	17	0
Novembre	18	6	17	4	17	2	16	7
Décembre	19	0	17	3	16	8	16	5
1905.								
Janvier	21	3	17	8	17	0	16	6
Février	24	9	20	7	17	0	16	6
Mars	24	3	21	8	17	2	16	2
Avril	22	7	17	8	17	8	16	9
Mai	19	3	17	8	17	0	16	9
Juin	18	9	18	6	17	4	16	8

CANAL DE LACHINE.

ETAT des amendes et dommages-intérêts perçus durant l'exercice clos le 30 juin 1905.

Date.	Nom du vaisseau.	Nom du propriétaire	Amendes.	Dommages.	Observations.
1904.			$ c.	$ ct.	
2 mai.	Barge *Santa Anna*.	Capit. D. Salvail....	....	23 08	Avaries à la porte d'aval de l'écluse n° 1.
7 nov..	Barge *Thrush*.	The Canada Atlantic Ry. Co.	....	95 86	Les avaries aux béquilles de la grue n° 2 ne sont pas encore soldées.
		Total........	....	118 94	

CANAL DE SOULANGES.

ETAT des amendes et dommages-intérêts perçus durant l'exercice clos le 30 juin 1905.

Date.	Nom du vaisseau.	Nom du propriétaire	Amendes.	Dommages	Observations.
1904.			$ c.	$ c.	
2 juillet	Vap. *Turret Chief*..	Montreal and Lake Superior Line.	....	20 00	Avaries au couronnement, portes aux écluse n° 5.
16 août.	Vap. *Turret Court*..	"	....	40 00	" " 4.
19 août.	Barge *Armond*. ...	H. Lomer	20 00	20 00	Désobéissance.
16 sept.	Barge *Hilda*......	Quebec Route......	....	20 00	Avaries au couronnement écluse n° 2.
29 sept.	Vap. *Geo. C. Howe*.	"	....	25 00	" " n° 1.
					" " 2.
7 octobre.	Vap. *Dalton*	"	....	25 00	
		Total........	20 00	130 00	

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

ETAT des amendes et dommages-intérêts perçus durant l'exercice clos le 30 juin 1905.

Date.	Nom du vaisseau.	Nom du propriétaire	Amendes.	Dommages.	Observations.
1904.			$ c.	$ c.	
6 oct..	Barge *G. H. Laboire*	....	....	10 55	Avaries aux portes d'aval, canal de Carillon.
		Total........	....	10 55	

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

Rapport inclus.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 8 septembre 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus mon rapport annuel sur les travaux de construction dans la division des canaux du Saint-Laurent, pour l'exercice expiré le 30 juin 1905.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. N. RHÉAUME,
Ingénieur dirigeant

M. M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 1er juillet 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les travaux de construction et les études se rapportant à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, au cours de l'exercice clos le 30 juin 1905.

CANAL DE CORNWALL.

Les travaux de construction exécutés sur ce canal durant la dernière année ont consisté dans l'élargissement et l'agrandissement du barrage à pertuis à l'ancienne écluse n° 17, et la formation d'un chenal de douze (12) pieds entre l'extrémité est du mur de revêtement et l'entrée d'amont de l'ancienne écluse n° 17.

Barrages à pertuis à l'ancienne écluse n° 17.—Il a été passé un contrat pour cette construction avec M. J. J. Fallon, le 10 novembre 1904. Les travaux consistaient dans la démolition d'une partie des vieux murs en maçonnerie, l'agrandissement des anciennes vannes et la formation de deux vannes supplémentaires, la construction d'un nouveau pont de service, la réfection d'une partie des anciennes fondations, des palplanches recouvrant le mur nord du coursier de décharge, la construction de nouvelles clôtures et le jointoyage d'une partie des vieux murs.

L'entreprise a été complétée le 29 juin dernier, et le compte final envoyé le 4 juillet dernier.

Elargissement et approfondissement du chenal entre l'extrémité est du mur de revêtement et l'ancienne écluse n° 17.—Il a été passé un contrat pour ces travaux avec la compagnie W. J. Poupore, à responsabilité limitée, le 7 novembre 1904. L'entreprise comprenait le dragage d'un chenal de douze (12) pieds, qui a été terminé le 16 juin dernier. Le compte final a été envoyé le 30 du même mois.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Entrée d'amont.—L'entreprise de ces travaux a été adjugée à M. P. H. Gilbert, qui s'est mis à l'œuvre le 17 avril 1901.

Le dragage a été complété le 6 juillet 1904.

Les travaux suivants ont été exécutés durant l'exercice :

On a recommencé le 30 juin à travailler à la maçonnerie de la superstructure en pierre de la jetée sud, mais il a fallu discontinuer les travaux le 18 juin par suite de la hauteur de l'eau. Le 27 octobre on s'est remis à l'œuvre pour terminer cette construction le 30 novembre 1904. Puis l'on a ensuite posé une longrine en pin au sommet de l'encoffrement de la jetée, déposé de la pierre cassée au pied du mur de maçonnerie et rempli et nivelé en arrière de la superstructure en maçonnerie. L'entreprise était complètement achevée le 14 janvier 1905.

Le compte final de ces travaux a été envoyé le 31 mars 1905. Actuellement l'on prépare les copies de plans, les diagrammes et les calculs.

CANAL DES GALOPS.

SECTION D'IROQUOIS.

Les travaux ont été adjugés à l'entreprise à M.M. Larkin et Sangster, commencés le 20 mai 1897 et complétés en novembre 1902.

Le dernier compte provisoire représente d'aussi près que possible la pleine étendue des travaux exécutés, et a été envoyé le 31 mars 1905.

L'on prépare actuellement les plans définitifs, les diagrammes et le calcul du détail.

DIVISION DES GALOPS.

Dragage du lit de l'ancien canal depuis la vieille écluse 26, à Cardinal, jusqu'à l'extrémité de l'est de " l'entrée d'amont."

Ces travaux ont été adjugés au commencement de novembre 1896 et il a été passé un contrat avec MM. Wm. Davis et Fils, le 14 décembre 1896.

Le dragage fut commencé le 8 novembre 1896 et discontinué le 26e jour du même mois.

Mais comme il a été projeté d'agrandir les canaux, ce travail a été en conséquence abandonné.

Un compte final de l'ouvrage fait a été envoyé le 31 mars 1905.

SECTION DE CARDINAL.

Il a été passé un contrat pour l'exécution de ces travaux avec MM. Wm. Davis et Fils le 10 mai 1897.

Les travaux exécutés au cours de l'année dernière ont été les suivants :

Terminé le 4 août 1904 les réparations au pavé des talus de la " grande tranchée " nécessitées par l'affouillement à certains endroits de la terre sous-jacente et qui étaient en voie d'excution le 1er juillet 1904.

Le rejointement de la maçonnerie des murs de revêtement de la " grande Tranchée," où c'était nécessaire, a été complété le 25 août 1904, ce qui mettait fin à tous les travaux couverts par cette entreprise.

Un compte final ne laissant qu'une balance de quelques centaines de dollars a été préparé et envoyé le 31 mai 1905.

On prépare actuellement les plans définitifs, les diagrammes et les calculs.

ENTRÉE D'AMONT.

Cette entreprise a été accordée à MM. Murray et Cleveland, le 14 novembre 1888.
Les travaux de construction exécutés au cours de la dernière année sont les suivants :—

Déblai de terre.—Le dragage pour l'élargissement du lit à McLaughlin's-Hill, à l'ouest du chemin des Neuf-Milles, a été pratiqué à certains intervalles durant la saison à partir du 1er juillet 1904. L'excavation est presque terminée, mais il faudra nettoyer une petite étendue. A l'ouest du chemin des Neuf-Milles le terrain excavé s'est trouvé très dur, et il a fallu forer et miner. Les matières qui seront excavées serviront à former le talus en terre du barrage formant le "Gut." Le rigolement d'une banquette et la formation des talus ont été complétés en septembre 1904.

Déblai de roche.—L'excavation pour élargir le lit du canal à l'endroit de l'ancienne écluse de prise d'eau a été poursuivie à certains intervalles dans le cours de la dernière saison et l'élargissement à ce point a été terminé.

Gazonnage. –Le gazonnage des talus a été poursuivi durant les mois de septembre et d'octobre 1904.

Protection des talus.—La protection en pierre des talus intérieurs a été continuée à certains intervalles dans le cours de la saison dernière, et l'on a terminé celle qui se trouve autour du côté est de McLaughlin's-Hill à la baie de Ward, et un court morceau au creek de McLaughlin. Les talus situés en aval de l'écluse de garde à l'extrémité de l'encoffrement sur le côté nord compris dans l'entreprise de MM. Wm. Davis et Fils ont été aussi protégés au moyen de pierre.

Maçonnerie.—L'eau étant demeurée haute dans le cours de la dernière saison, il a été fait très peu de travaux de cette nature. En décembre 1904, lorsque l'eau était sufflsamment basse, 550 pieds linéaires de la première assise au dessus de la fondation de maçonnerie, ont été posés sur le prolongement de l'encoffrement en aval de l'écluse et l'assise de fondation a été aussi posée des deux côtés de l'encoffrement.

Trottoirs en béton.—Dans le cours du mois de novembre 1904 on a terminé l'excavation pour les trottoirs en béton en arrière des murs des écluses de prise d'eau et autres, et l'on a placé de la pierre cassée pour recevoir le béton.
On s'attend à ce que cette entreprise soit terminée cette année.

CHENAL DU NORD.

L'entreprise de ces travaux a été adjugée à M. M. A. Cleveland et commencée le 14 mai 1897.
On a fait durant l'année dernière les travaux de construction suivants :—

Déblai de terre.—La drague *Stewart* a été employée à certains intervalles à creuser pour former l'assiette de l'encoffrement pour le barrage du "Gutt", ainsi qu'à l'extrémité d'aval de la protectien en pierre du chenal et dans le lit du canal à la tête de l'île de Spencer lorsqu'elle ne creusait pas à l'entrée d'amont du canal des Galops. Elle a pris ses quartiers d'hiver le 9 décembre 1904. Dans le cours de l'hiver on a installé dans la drague des machines neuves et plus puissantes, ce qui augmentera considérablement la capacité d'excavation. Les travaux ont été recommencés le 4 mai 1905, et l'on a creusé pour l'assiette de l'encoffrement à la tête dé l'île de Spencer, puis sur la batture extérieure du côté sud du chenal en amont de l'île de Drummond jusqu'au 30 juin 1905.

Superstructure de l'encoffrement.—Comme l'eau est demeurée haute, ce travail n'a pu être poursuivi que durant les mois d'octobre et de novembre 1904. Lorsque l'état de l'eau l'a permis on a continué à placer les assises de fondation à la superstructure en maçonnerie sur le sommet de l'encoffrement en amont de l'île de Spencer jusqu'au 9 décembre 1904.

Les travaux ont été recommencés le 8 juin 1905 et complétés jusqu'à l'extrémité ouest du caisson du phare, le 15 juin 1905. Les travaux de la première assise de maçonnerie à l'est de l'angle ont été recommencés et poursuivis jusqu'au 30 juin 1905 alors qu'on avait terminé 1,700 pieds linéaires de cette construction.

Mur de protection.—Les travaux de la remise en place de la marge en pierre et du parage en face du mur ont été faits à certains intervalles lorsque l'abaissement de l'eau l'a permis durant la saison de 1904, et complétés le 30 juin 1905.

Coffrage.—En août 1904 un groupe de trois caissons de chaque côté du chenal à l'extrémité d'aval de la protection en pierre des talus a été calé et lesté. Les menuisiers ont travaillé à certains intervalles, de septembre à novembre 1905, à construire les caissons qui seront placés à la tête de l'île de Spencer afin de protéger la levée. Trente-deux caissons de 30' x 20' ont été construits jusqu'à dix rangs de hauteur et mouillés dans la baie en amont du chantier de construction,

On s'attend à ce que ces travaux soient tous presque terminés à la fin de l'exercice actuel.

BARRAGE DU "GUT.'

D'après l'intention première la crête du barrage ne devait être construite qu'à la hauteur du niveau ordinaire de l'eau, savoir :—

A neuf pieds du busc de la vieille écluse n° 27, mais cela fut changé du consentement des autorités américaines de façon à exhausser la crête du barrage à (2½) deux pieds et demi au-dessous de l'eau ordinaire. Ce changement était devenu nécessaire afin de maintenir le courant dans le rapide des Galops aux différentes phases de l'eau, et par là faciliter la navigation aux bâtiments qui traversent ce chenal.

Les travaux de construction exécutés durant la dernière année ont été les suivants :

Excavation.—Le dragage de l'assiette des caissons a été recommencé le 16 juillet et complété le 19 juillet 1904.

On a aussi retiré au moyen de la drague quatre caissons.

Coffrage.—La mise en place des caissons pour le centre du barrage a été recommencée le 6 août et complétée le 11 août 1904, et trente-sept caissons ont été placés en tout jusqu'à date et lestés au niveau voulu le 16 août 1904.

Talus.—Le talus en roche aux deux extrémités du barrage a été terminé le 22 août 1904. Le sommet des roches déchargées à cet endroit et formant partie du talus en roches sur le côté d'en bas du barrage a été abaissé jusqu'au niveau du dessus du talus, et les matières ainsi enlevées ont été déposées entre ce point et le coffrage.

Superstructure.—Les rangs de bois temporaires sur le sommet des caissons ont été enlevés et l'on y a placé une superstructure permanente en pin de la Colombie-Britannique, laquelle a été complétée le 20 juin 1905.

Le talus en argile durcie a été presque achevé. Le barrage a eu pour résultat d'améliorer considérablement la déviation du courant dans les rapides des Galops, comme on en avait eu l'intention.

Ce qui reste à faire au barrage sera fini avant la fin de la saison.

AMÉLIORATIONS AU RAPIDE DES GALOPS.

Ces travaux ont été entrepris par la *Gilbert Bros., Engineering Company*, le 15 septembre 1897.

Dans le cours de la dernière saison il a été fait les travaux suivants ;—

Dragage de la batture de l'île.—On a continué jusqu'au 15 novembre 1904 les travaux d'abaissement du niveau sur la batture de l'île, en deçà du chenal de 200 pieds, mais à cette date il a fallu faire des réparations à la drague. On avait alors dragué 87 pour 100 de l'étendue de cette batture.

Les travaux ont été recommencés le 8 mai 1905 et discontinués le 8 juin, la drague ayant été transportée dans le voisinage de l'obstruction découverte dans le chenal de 9 pieds, suivie par les bateaux qui traversent les rapides.

Le 30 juin, il ne restait à draguer que 4 pour cent de l'étendue de cette batture, et à enlever les déblais accumulés en avant de la drague.

Bien que l'étendue totale de cette batture n'ait que 101,600 pieds en superficie, et que la drague en ait couvert une étendue totale de 58,700 pieds en superficie, il n'en a pas moins été creusé une étendue totale de 201,500 pieds en superficie. Cela a été dû, en partie, à ce qu'il a fallu laisser le lieu de dépôt en avant de la drague s'étendre au nord pour protéger le bateau-foret qui creusait sur le faîte de la barre d'aval.

Obstruction dans le chenal de 9 pieds.—On a envoyé le 8 juin 1905, la drague qui creusait sur la batture de l'île, nettoyer le chenal de 9 pieds dans le voisinage d'une obstruction ou batture que des bateaux d'un tirant d'eau de 8 pieds avaient touchée, quand les tubes de niveau indiquaient une profondeur de 10 pieds dans ce chenal.

La batture a été balayée d'une manière systématique jusqu'à un point situé très à l'est de l'endroit où l'on disait que les bateaux avaient touché le fond, ainsi que du sud au nord jusqu'à ce qu'on eut trouvé une si faible profondeur d'eau que la drague ne pouvait fonctionner. Ce balayage a fait découvrir une chaîne de rochers *in situ* sur laquelle il n'y a, par places, que neuf pieds d'eau.

Plusieurs tentatives faites pour placer une bouée n'ont pas réussi. La vélocité du courant à cet endroit est de 10½ milles à l'heure.

On a érigé des feux d'alignement sur le bord du canal afin que les vaisseaux puissent se guider.

Barre d'aval.—On a continué pendant toute la saison à forer et miner au nord du chenal traversant la barre d'aval, travaux qui ont été commencés le 11 juin 1904. Ces travaux ont été recommencés le 1er juin 1905 et complétés le 29 du même mois.

On avait eu d'abord l'intention d'élargir cette partie du chenal à 300 pieds, mais l'on doit se restreindre maintenant à la largeur de 248 pieds à raison de la somme de deniers disponibles. En conséquence le 22 novembre 1904 on a abandonné tout le travail de 148 pieds au nord de la ligne médiale.

Des sondages pratiqués en aval de l'étendue perforée sur la barre d'aval indiquent qu'aucun dépôt ne s'y est accumulé.

L'étendue contenant les hauts fonds sur le " Rocher Kennedy ", forée et minée en novembre 1901, a été nettoyée par la drague les 28 et 29 juin 1905 et l'on a trouvé la profondeur d'eau voulue.

On a enlevé les 29 et 30 juin 1905 une aire élevée sur la batture nord entre le chenal de 9 pieds et celui de 14.

LES BIEFS DU FLEUVE.

L'amélioration projetée du chenal du fleuve à l'ouest de l'entrée d'amont du canal de Cornwall a été accomplie dans le cours de la dernière année.

Un contrat a été passé avec la compagnie W. J. Poupore, à responsabilité limitée, en octobre 1904 et signé le 26 novembre 1904 pour l'enlèvement de cinq battures en amont de l'écluse 21 du canal de Cornwall, savoir :—

Batture de l'île de Wagner.
Pointe de Dawson.
Pointe d'Archibald.
Pointe de Mackell.
Pointe de Maxwell.

Le dragage a été commencé le 18 octobre 1904, discontinué pour l'hiver le 10 décembre 1904, recommencé le 17 avril 1905 et achevé le 15 juin 1905.

L'enlèvement de ces battures jusqu'à une profondeur de 17½ pieds d'eau a beaucoup amélioré le chenal. Cela a eu également pour effet de changer la direction du courant qui, au lieu de couler vers le Long-Sault, s'en va maintenant directement vers l'entrée du canal au grand avantage de la navigation.

Le très fort courant qui existait sur la batture de Maxwell a fait place à un courant plus uniforme et plus moderé.

Après avoir obtenu cette amélioration importante dans la navigation du fleuve, il a été décidé de terminer l'enlèvement de la batture entière de l'île de Wagner, batture qui se composait de roc solide, et la partie saillante n'ayant que 56 pieds de largeur l'on a ainsi épargné une dépense additionnelle d'à peu près $15,000.

On a maintenant un chenal d'une largeur claire et nette de plus de 400 pieds en dehors de cette batture, dans lequel les vaisseaux peuvent naviguer.

Aussitôt après l'achèvement de ces travaux le ministère de la marine et des pêcheries a fait poser des bouées pour marquer le nouveau chenal, qui a de suite été livré à la navigation.

Le compte final de ces travaux a été envoyé le 30 juin 1905, et l'on aura bientôt terminé les plans, les diagrammes et les calculs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. N. RHÉAUME,

Ingénieur dirigeant.

A M. M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DU SURVEILLANT DE L'EXPLOITATION,
CORNWALL, Ont., 30 juin 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur l'exploitation et l'entretien des canaux du Saint-Laurent pendant l'exercice expirant le 30 juin 1905.

LE CANAL DE CORNWALL.

Le canal de Cornwall a été fermé à la navigation le 10 déeembre 1904 et rouvert le 1er mai 1905. Il n'est survenu aucun accident grave durant la saison et la navigation n'a subi aucune interruption.

L'éboulement considérable dans la haute levée nord, à l'ouest de l'écluse 21, a été comblé, et le fossé en arrière approfondi de façon à atteindre la couche de tuf qui s'y trouve. Par cet approfondissement du fossé toute l'eau de surface a pu être enlevée en sorte qu'il n'y a pas eu d'autre éboulement de la haute levée comme chaque année précédente depuis sa construction.

On a également complété les fossés sur les terrains du canal immédiatement au sud du pont de Mille-Roches, ainsi que le long du canal du côté sud, à l'ouest des portes auxiliaires, soit sur un parcours total de plus de 2,000 pieds.

Le chemin de halage à partir de l'écluse 20 jusqu'au pont de Cornwall a été réparé. Il est difficile de maintenir dans un état relativement passable cette portion de la levée sud parce que tout le monde y passe.

A moins qu'on ne puisse y mettre fin, il deviendra bon de faire un chemin de halage propre au transport de lourdes charges.

Les réparations ordinaires ont été faites à l'enrochement sur tout le parcours du canal, et l'on a construit un très bel ouvrage avec parement en pierre plus solide que d'habitude le long de la levée sud, depuis le pont de Cornwall jusqu'au déversoir de l'écluse 17, une distance d'à peu près 1,900 pieds. On a creusé la tranchée pour le bout de la levée, et la pierre a été posée jusqu'au niveau de l'eau alors que le canal était vide au printemps. On l'a ensuite porté à sa hauteur sur presque toute la distance. Le travail sera terminé dans une couple de semaine.

Le tablier du pont jeté sur le déversoir de Mille-Roches a été renouvelé et l'on a employé pour le rang de face des madriers en pin de 2 pouces, recouverts de madriers en chêne de 2 pouces, posés en travers.

Plusieurs des poteaux de téléphones étaient si pourris qu'il était grandement nécessaire de les renouveler. On a commencé par la ligne de poteaux à partir du pont de Cornwall jusqu'à mi-chemin entre les écluses 15 et 17 où l'on s'est servi d'un câble pour traverser le canal et atteindre le bureau. Le renouvellement de cette ligne de poteaux se continue actuellement.

Les propriétaires des steamers à aubes se plaignaient depuis longtemps que les bajoyers des écluses n'étaient pas assez élevés pour empêcher leurs vaisseaux de passer par dessus la maçonnerie et d'avarier ainsi leurs aubes. Pour remédier à cet état de choses à peu de frais on a posé des heurtoirs comme essai à l'extrémité d'amont des écluses, 15 et 18. Ces heurtoirs ont donné d'excellents résultats à l'écluse 18, et l'on en placera de semblables partout où le peu de hauteur des bajoyers d'écluse le rendra nécessaire.

Pour obtenir un chemin conduisant aux nouveaux ateliers on a construit au moyen du bois d'anciennes portes un ponton sur l'ancienne écluse 17, et ce ponton fait parfaitement l'affaire.

Des treuils actionnés à l'électricité pour le passage des vaisseaux dans l'écluse ont été installés dans le cours de l'année ; comme il fallait les mettre à couvert on a aménagé à cette fin les chambres de garde des différentes écluses, mais de façon à ce qu'elles puissent toujours servir d'abri aux éclusiers, et elles ont été transportées aux endroits convenables. Trois seulement ont pu être construites durant l'hiver, et il en reste à ériger encore une.

On a également construit au cours de l'hiver un bateau couvert à l'usage des ouvriers employés aux réparations. Ces derniers sont maintenant logés d'une façon confortable.

Tout le peinturage et nettoyage ordinaire a été fait le long de la ligne entière du canal.

Les contrats suivants ont été passés au cours de l'année :—Le contrat n° 15,408 avec M. M. P. Davis pour l'installation des treuils actionnés à l'électricité devant servir au passage des vaisseaux dans l'écluse. M. Davis a fait de nombreuses expériences des diverses inventions avant d'en adopter une et a employé ce que l'on a cru être la meilleure. Ce que l'on avait surtout en vue était de mieux protéger les structures du canal car l'éclusage par le moyen de ces treuils devra nécessairement être plus lent que lorsque le vaisseau entre et sort de l'écluse en se servant de sa propre force motrice. Les propriétaires et les capitaines de vaisseaux ont en conséquence porté de nombrnuses plaintes à ce sujet. Mais les éclusiers et les bateliers à mesure qu'ils apprennent à s'en servir trouvent moins à redire, le passage s'effectue mieux, et de la sorte le but projeté est atteint.

Toutes les écluses, les ponts et les déversoirs du canal, à l'exception du déversoir de Mille-Roches, sont maintenant munis d'un mécanisme actionné à l'électricité.

Le contrat n° 15,675 passé avec MM. Driscoll et Fitzpatrick pour la construction d'un bureau. Les travaux ont été poussés avec vigueur jusqu'à leur achèvement, et le bâtiment est occupé depuis le premier jour de mars de cette année.

Le contrat n° 15,591 passé avec M. J. C. Johnstone pour la construction d'un atelier.

Le contrat n° 15,607 passé avec la Compagnie dite *Smart-Turner Machine Co.* pour la fourniture d'une grue mobile.

Le contrat n° 15,800 passé avec la Compagnie *Railway Spring and Supply Co.*, pour la fourniture des machines nécessaires aux ateliers. Toutes ces entreprises ont été terminées, et le personnel du canal s'occupe actuellement de monter les machines.

C'est l'intention d'exécuter ici les ouvrages pour tous les canaux de cette division, et cela en n'augmentant le personnel que d'un seul homme, en sorte qu'il devrait en ter une économie considérable.

Le contrat n° 15,600 passé avec MM. H. C. Mussen et Compagnie comprenait la fourniture d'un concasseur et d'un malaxeur installés dans un chaland fourni par le département. Cette entreprise a été aussi terminée, et le département possède aujourd'hui un des outillages les plus parfaits au Canada. Le personnel employé aux réparations pourra ainsi faire le bétonnage pour un quart environ du coût antérieur de la main-d'œuvre.

LES CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Ces canaux ont été fermés le 10 décembre 1904 et rouverts le 1er mai 1905.

La navigation de ces canaux n'a subi aucune interruption dans le cours de l'année.

On a coupé le gazon et enlevé les mauvaises herbes sur les bords de ces canaux.

Il a été fait beaucoup de peinturage à toutes les écluses ainsi qu'aux structures du pont et maisons d'habitation à Cardinal, à Iroquois et à la Pointe de Farran.

On a réparé une maison à Cardinal et trois à Iroquois ; ces maisons logent maintenant les éclusiers qui ne reçoivent plus l'allocation du loyer. C'étaient toutes de vieilles maisons, de sorte qu'il y en a beaucoup à faire pour les réparer.

Il ne reste plus à réparer à Cardinal qu'une seule de toutes les maisons dont l'Etat a pris possession lors de l'agrandissement du canal des Galops.

On a construit au chantier du canal à Morrisburg, une remise à bois de service ainsi que les murs d'une cabane à huile en ciment. Quand ils seront finis, on aura tous les bâtiments nécessaires pour les canaux de Williamsburg.

La clôture en fil métallique le long du côté du canal de la levée nord du canal des Galops a été complétée.

Les abords du pont tournant à Cardinal ont été réparés en remplissant l'espace entre les rails de madriers en chêne et en dehors des rails de gravier, et l'on a posé un tablier au pont jeté sur le fossé en arrière près du quai d'Iroquois.

La voie d'eau dans la levée sud du canal des Galops, immédiatement à l'ouest du mur en aile de l'écluse à Iroquois a pris d'assez grandes proportions le printemps dernier et il a fallu creuser et refaire la levée dans toute sa largeur sur une étendue d'environ 20 pieds.

Une autre voie d'eau très considérable s'est déclarée dans cette même levée à très peu de pieds seulement à l'est de celle dont il vient d'être question. Un examen a révélé cependant qu'elle provenait du tuyau de l'aqueduc de la ville. Lorsque ce tuyau a été mis à découvert on s'est aperçu que le matage avait été mal fait. Le travail se continue à cet endroit mais l'on craint qu'il existe le même défaut dans d'autres parties de ce tuyau, et comme il se rend au-dessous de l'écluse cela pourrait devenir très grave.

Dans le but d'obtenir la quantité de puissance hydraulique fournie autrefois à la municipalité d'Iroquois on a établi, pour faire partie de la construction du canal, une conduite se rendant à la station de force motrice du côté nord du déversoir. Au mois de janvier de cette année le fond mou de cette conduite s'est effondré et l'eau a pénétrr sous le mur de soutènement nord et autour des côtés de la station de force motrice poué atteindre le coursier de décharge. On a empêché l'eau d'arriver dans la conduite, puis posé un fond en béton.

Les fossés latéraux à l'extrémité d'aval du canal des Galops sont nécessairement assez profonds, et il a fallu soutenir et protéger les côtés en terre au moyen d'une maçonnerie. Ces murs en pierre étaient trop faibles et trop à pic et se sont écroulés sur un parcours de plusieurs centaines de pieds. La pire partie d'environ 160 pieds de largeur a été remplacée par un mur plus solide de plus grosses pierres avec une inclinaison plus grande, et fini au sommet par une balustrade en tuyaux de gaz.

Il a été fait beaucoup d'arasement à une partie de la levée sud de l'ancien canal au village de Cardinal, et planté un grand nombre d'arbres.

Les contrats suivants ont été passés durant l'année :

Le contrat n° 15,709, avec M. John O'Leary, pour arrêter la voie d'eau dans la levée sud du canal des Galops à la jonction des sections Iroquois et Cardinal. Le travail n'a été commencé que cette année, mais il avance maintenant d'une manière satisfaisante.

Le contrat n° 15,768 avec la *John Inglis Engine Co.* pour la fourniture d'un appareil de relevage des portes en acier. L'entreprise a été beaucoup retardée parce que la compagnie n'a pu se faire livrer à temps les plaques d'acier. On s'attendait à ce que les travaux fussent complétés le 1er mai, mais l'appareil de relevage ne sera pas prêt avant le milieu d'août.

Le contrat n° 15,536 avec la *Acetylene Construction Co.* pour l'éclairage à l'acétylène du canal de la Pointe de Farran a été terminé, et l'appareil fonctionne d'une manière satisfaisante. Cet appareil, d'après le système générateur non automatique, se compose d'un générateur ayant une capacité de 200 livres à l'heure, d'où le gaz se rend par un filtre purificateur à eau et un écran au réservoir d'emmagasinage et de là par un écran, un filtre, un séchoir et le compteur dans les tuyaux de distribution.

La vieille maison éclusière hors d'usage a été convertie en une usine à gaz, en enlevant le toit et en portant les murs de côté à une hauteur suffisante pour y placer le gazomètre de la capacité de 2,000 pieds cubes. Ce gazomètre a 16 pieds de diamètre par 10 pieds de hauteur, est renfermé dans une citerne en béton, et scellé de trois pouces d'eau sur les parois et d'un pied au sommet. Une ligne de tuyaux s'étend sur toute la longueur du canal et le long de chaque côté des écluses jusqu'au bout de tous les piers. Les tuyaux en fer sont soudés à recouvrement, avec tuyaux en plomb pour la partie sous l'eau. Des godets et des joints à manchon sont placés à des espaces convenables sur toute la longueur de la ligne de tuyaux.

Des reverbères en fer ont été posés à environ 160 pieds de distance les uns des autres, et ils sont munis chacun de deux becs de $\frac{3}{4}$ pouce, avec supports de lampes, globes et réflecteurs d'un modèle spécial.

La lumière est bien distribuée à une hauteur convenable, et, à tout prendre, les experts considèrent que c'est un éclairage modèle. Les entrepreneurs méritent des louanges pour avoir accompli leur travail avec intelligence et le plus grand soin.

LE CANAL MURRAY.

Il a été fermé le 8 décembre 1904 et ouvert à la navigation le 18 avril 1905.

La navigation n'a subi aucune interruption durant l'année.

Toutes les mauvaises herbes ont été enlevées des bords ; tous les éboulements comblés et les fossés nettoyés plusieurs fois. On a donné une meilleure pente aux fossés et placé à de plus fréquents intervalles les rigoles transversales aboutissant au canal.

Toutes les parties en bois des piles du pont sont maintenant reconstruites. Cette année on a terminé une extrémité du pont de chemin de fer et les deux bouts du pont de Smithfield. Ils devront sans doute durer plusieurs années, car c'est le premier travail de réparations qu'on y a fait depuis leur construction première.

Les murs en ailes en pierres sèches aux extrémités des culées sur le côté sud des ponts de Trenton et de Brighton ont été démolis et reconstruits.

On a également reconstruit en béton à partir de deux pieds à peu près au-dessous de l'étiage en pierre à l'extrémité nord-est du canal.

Le clôturage du canal fait à l'entreprise a été terminé, et c'est un ouvrage qui fait honneur à l'entrepreneur.

Annexés au présent rapport se trouvent des états des amendes et dommages-intérets et des niveaux de l'eau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. A. STEWART,

Surveillant de l'exploitation.

M. M. J. BUTLER,

Sous-ministre et ingénieur en chef,

Ministère des Chemins de fer et Canaux,

Ottawa, Ont.

ÉTAT des amendes et dommages-intérêts encourus, canaux du Saint-Laurent, durant l'exercice clos le 30 juin 1905.

CANAL CORNWALL.

Ecluse.	Date.	Nom du bâtiment.	Dommages-intérêts.	Amendes	Nom du propriétaire.	Observations.
	1904.		$ c.	$ c.		
15	15 juillet..	Kate...........	26 65	....	G. Lomer Co...............	Payés.
19	15 août...	Ostergotland....	15 00	....	Gt. Lakes and St. Lawrence..	"
21	18 " ..	Corsican........	25 00	....	R. & O. Co................	"
21	29 " ..	John Sharples....	5 00	20 00	Gt. Lakes and St. Lawrence..	"
	1905.					
20	9 mai...	Advance........	....	10 00	Montreal Transportation Co..	"
19	10 " ...	A. D. Davidson...	....	10 00	Gt. Lakes and St. Lawrence..	"

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Ecluse.	Date.	Nom du bâtiment.	Dommages-intérêts.	Amendes	Nom du propriétaire.	Observations.
	1904.		$ c.	$ c.		
24	2 juillet..	S. N. Parent.....	175 00	....	Gt. Lakes and St. Lawrence..	Payés.
27	12 août...	Imperial.........	70 00	....	S. Oil Co..................	"
	16 " ...	Avon...........	250 00	30 00	Ogd. Coal and Tow.........	"
28	25 " ...	Menominee......	10 00	....	" "	"
27	25 "	Cuba............	20 00	....	Merchants Line............	"
28	29 "	J. Sharples......	130 00	....	St. Lawrence and Gt. Lakes..	"
28	6 sept....	Cardinal........	10 00	....	Ed'g Starch Co.............	"
	17 " ...	Avon...........	....	50 00	Ogd. Coal and Tow.........	"
	1905.					
28	23 mai....	J. Lambert......	60 00	....	Gt Lakes and St. Lawrence..	"

ÉTAT indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent, pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Mois.	Canal Cornwall.				Canaux de Williamsburg.										Canal Murray.	
	Ecluse 15.		Ecluse 21.		Ecluse 22.		Ecluse 23.		Ecluse 24.		Ecluse 25.		Ecluse 27.			
	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.	Maxi-mum.	Mini-mum.
	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.
1904.																
Juillet	16 9	16 5	17 11	17 5	19 9	19 6	19 7	19 0	19 3	18 7	22 8	22 0	18 1	17 4	15 5	15 1
Août	16 7	16 3	18 0	16 5	19 5	18 9	19 6	18 9	19 3	18 5	22 6	21 6	18 1	17 3	15 2	14 8
Septembre	16 7	16 0	17 5	17 0	19 1	18 5	19 2	18 2	18 5	17 6	21 9	21 0	17 8	16 9	15 0	14 0
Octobre	16 4	15 9	17 4	16 3	18 9	17 5	18 9	17 1	18 6	17 2	21 9	19 6	17 6	16 0	14 5	14 0
Novembre	16 0	15 2	16 9	15 9	18 7	17 3	18 4	17 3	18 0	16 5	21 3	19 5	17 6	16 0	14 0	13 3
Décembre	26 6	15 0	16 3	14 4	17 9	16 1	18 1	14 5	17 2	13 1	20 3	15 4	16 5	15 0	13 3	13 0
1905.																
Janvier	24 5	19 7	15 7	12 0	20 7	15 8	21 9	15 1	16 5	14 0	19 0	16 2	15 9	13 9	13 3	13 0
Février	22 0	20 0	15 6	12 9	19 9	17 4	28 0	21 8	20 1	16 2	22 0	18 6	15 4	14 8	13 0	12 4
Mars	22 6	20 7	15 6	13 3	18 9	17 3	25 0	20 2	18 2	16 3	20 3	18 9	15 6	14 5	13 1	12 0
Avril	25 0	15 2	16 8	15 7	19 0	17 0	19 2	16 5	17 3	15 5	20 6	18 6	16 7	15 0	13 6	13 1
Mai	15 8	15 4	16 7	15 8	18 2	17 5	17 9	16 0	17 3	16 5	20 4	19 5	16 7	15 8	13 9	13 2
Juin	16 1	15 5	17 0	16 0	18 8	17 8	18 5	17 4	17 9	16 8	21 2	20 0	17 0	16 0	14 2	13 7

AMÉLIORATIONS DU PORT.

PORT-COLBORNE, ONT.
3 août 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur l'avancement des travaux d'amélioration de l'entrée du canal Welland à Port-Colborne pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Les entrepreneurs de ces travaux sont MM. Hogan et MacDonell. L'état des constructions à cette date peut se décrire de la manière suivante : les travaux d'amélioration du chenal d'entrée et du bassin du canal au nord du phare situé sur l'extrémité de la jetée ouest sont presque terminés. On a foré et miné à peu près 90 pour 100 de la roche le long de la jetée ouest et dragué 50 pour 100 de cette roche. Dans le bassin du canal l'excavation est terminée à part le nettoyage du fond, et l'on a complété les docks le long des côtés, sauf environ 400 pieds linéaires de la superstructure en béton des caissons. Au sud du phare sur l'extrémité de la jetée ouest, l'approfondissement des abords, depuis le lac jusqu'au canal, est de 22 pieds, ce qui nécessite l'enlèvement d'environ 220,000 verges cubes de matières ; ces travaux avancent d'une manière satisfaisante. Les matières enlevées se composent principalement de roches, dont 70 pour 100 ont été draguées et 60 pour 100 du restant sont forés et minés. L'encoffrement et la superstructure en béton formant les docks des deux élévateurs sont terminés, à l'exception d'une ouverture de 65 pieds de longueur laissée ouverte dans le dock n° 1 pour que les chalands y puissent pénétrer. Il reste encore 30,000 verges cubes de remplissage à déposer dans le dock n° 1. Lorsqu'on aura terminé les fondations de l'élévateur dans le dock n° 2, il faudra à peu près 44,000 verges cubes de remplage pour finir le dock. La valeur totale des travaux faits et des matériaux livrés le 30 juin 1905 est de $955,589.19.

FONDATIONS DE L'ÉLÉVATEUR.

La construction des fondations d'un élévatenr à grain de 2,000,000 de boisseaux a été adjugée à l'entrepise à MM. Larkin et Langster, le 13 mai 1905. L'élévateur est situé sur le dock n° 2 et les travaux de fondation sont en cours. Le plan horizontal du bâtiment est de 170 par 212 pieds. En sus des murs de côté du dock la fondation se compose de 192 piliers en béton assis sur un fond de roc solide. A cette date 40 piliers ont été construits.

NOUVEAU DOCK LE LONG DE LA JETÉE OUEST.

Dans mon dernier rapport annuel, je faisais allusion à la nécessité de reconstruire la présente jetée ouest qui est dans un état avancé de dépérissement. Depuis lors on a préparé des plans pour porter la jetée jusqu'à une profondour de 22 pieds à l'eau basse, et demandé des soumissions. En juin dernier M. M. J. Hogan a reçu l'avis que l'entreprise lui était adjugée.

Les travaux sont maintenant en voie d'exécution. Plus d'un demi-million de pieds de bois, m. de p., de 12 x 12 pouces pour l'encoffrement ont été livrés et l'entrepreneur emploie une petite armée bien organisée de charpentiers à construire des caissons, dont plusieurs ont été calés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. J. GRANT,
Ingénieur dirigeant.

M. M. J. BUTLER,
Ingénieur en chef, Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

CANAL WELLAND.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
SAINTE-CATHERINE, Ont., 2 août 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'entretien et l'exploitation du canal Welland et de ses ramifications pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Le canal a été fermé le 17 décembre 1904 et rouvert à la navigation le 24 avril 1905.

Deux accidents graves se sont produits durant l'exercice : le 7 octobre 1904, le steamer *Hiawatha*, en montant, emporta les portes d'amont de l'écluse n° 1, causant à la navigation un retard de 21 heures. L'avarie fut réparée au coût de $1,023.56, somme que le steamer acquitta.

Le 17 mai 1905, le steamer *Cuba*, en montant, emporta trois portes de l'écluse n° 21, causant à la navigation un retard de 24 heures. L'irruption de l'eau eut pour effet de faire déborder les autres biefs, endommageant un peu les levées et causant aussi de sérieux dégâts sur la voie du Grand-Tronc de chemin de fer dans le tunnel sur le canal, par lequel l'eau a trouvé une issue. Le steamer déposa entre les mains du percepteur du canal une somme de $4,500, représentant la valeur de ces avaries.

Les différents travaux destinés à faciliter la navigation dans le canal ont été poursuivis d'une façon satisfaisante dans le cours de l'année dernière.

MM. Magann et Phinn qui travaillent à l'approfondissement de certaines portions du bief culminant entre Port-Colborne et Thorold ont presque complété leur entreprise.

MM. Weddell, Battle et Manley, chargés de l'approfondissement de la tranchée dans le roc entre Humberstone et Ramsay's Bend, ont terminé leur entreprise.

C'est pour moi une très grande satisfaction de pouvoir rapporter que ces deux entreprises, qui devaient se poursuivre sans nuire à la navigation, aient été complétées sans qu'aucun vaisseau ait porté une seule plainte.

Quatre des vieux ponts à pile centrale ont été remplacés durant l'année par des structures modernes, donnant ainsi au chenal une largeur nette de 100 pieds.

A Allanburg le nouveau pont remplace les deux ponts d'autrefois, l'un sur le nouveau canal et l'autre sur l'ancien.

Le vieux pont de la traverse de Marlatt a été remplacé par un de nos ponts types à longue travée.

Les substructions de ces deux ponts ont été construites à l'entreprise par M. Joseph Battle, et les superstructures par la *Dominion Bridge Company.*

Le vieux pont du Grand-Tronc de chemin de fer sur le canal entre les écluses 24 et 25 a été remplacé par une structure imposante de longue travée construite à Walkerville par la *Canadian Bridge Company*, M. Joseph Battle en ayant construit la substruction au cours de l'hiver. Ce pont fonctionne maintenant au moyen de l'électricité, et remplace très avantageusement la vieille structure qui constituait une menace à la navigation.

MM. Rowan et Elliott ont construit à l'entreprise au cours de l'hiver la substruction du pont de la rue Niagara, et la superstructure a été construite et érigée par la *Hamilton Bridge Works Company.*

On a vidé le nouveau canal entre Thorold et Port-Dalhousie pendant l'hiver, et M. Joseph Battle a refait, à l'entreprise, la fondation des écluses 12, 15 et 16. Le radier en bois tout entier, y compris les buscs de ces écluses, ont été enlevés parce qu'ils avaient été affouillés comme je le disais dans mon dernier rapport, et sera placés par un radier solide en béton. Les travaux ont été poussés avec vigueur et complétés à temps pour l'ouverture de la navigation.

La mise à sec du nouveau canal a eu pour effet d'avarier gravement les levées, et pendant l'hiver il s'y est produit de grands dégâts car l'enrochement et une partie de la levée en argile se sont éboulés dans le canal.

Au lieu de réparer ces dégâts de la manière ordinaire, j'ai fait poser à peu de frais des pilots de protection qui, je crois, empêcheront tout futur éboulement et affermiront le parement des levées. De courtes étendues ainsi disposées l'année dernière à titre d'expérience ont très bien résisté.

Dans le cours du printemps le personnel du canal a abaissé le radier et le mur de chute à la tête de l'écluse n° 1 ainsi qu'une partie du pied du radier de l'écluse n° 2, permettant ainsi une navigation de 14 pieds sans employer le mur de division entre le nouveau et le vieux canal.

Le changement des ventelles et du mécanisme des portes d'écluse du nouveau canal se poursuit d'une manière satisfaisante.

L'installation du système d'éclairage et de force motrice à l'électricité sur le canal a été faite très lentement mais ce travail avance maintenant rapidement, et le canal devrait être éclairé de Port-Dalhousie à Thorold dans le courant du mois d'août.

Il a été construit une station de distribution en amont de l'écluse n° 24, à Thorold. Le bâtiment est fait de béton avec toiture en acier. Il a été bâti par le personnel du canal, et la toiture fournie par la *Hamilton Bridge Works Company.*

VIEUX CANAL.

Le canal n'a pas été vidé le printemps dernier, à la grande satisfaction de ceux qui s'en servent pour force motrice.

Un nouveau déversoir d'alimentation a été construit à l'entreprise à Allanburg, par M. Thomas Riley ; ce déversoir sera très utile aux époques d'eau basse et permettra également de vider l'ancien déversoir pour y faire des réparations.

EN GÉNÉRAL.

L'eau des lacs Erié et Ontario s'est maintenue bien au-dessus de la hauteur normale durant la plus grande partie de l'année, et les vaisseaux n'ont éprouvé aucun embarras par suite de l'eau basse.

Les employés suivants ont été pensionnés durant l'exercice : MM. C. B. Hare et Richard Higgins.

Ed. McLaughlin, un retraité, est mort le 13 décembre 1904.

Annexé au présent rapport se trouve un état des amendes perçues pour les dommages causés au canal par différents vaisseaux ; aussi un état indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à Port-Dalhousie et à Port-Colborne pendant chaque mois de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. WELLER,

Ingénieur surintendant.

M. J. Butler,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

RELEVÉ des avaries au canal Welland durant l'exercice expiré le 30 juin 1905 et de la somme payée à raison de ces dommages.

Date de l'avarie.	Nom du steamer.	Montant du dommage.	Chiffre payé.	Date du paiement.	Où payé.
1904.		$ c.	$ c.	1904.	
24 juillet..	Steamer *Neepawah*............	667 68	667 68	25 juillet..	Port-Dalhousie.
				12 nov.. ..	"
26 " ..	" *Meriden*..............	189 28	189 28	26 juillet..	"
9 oct....	" *Hiawatha*.............	1,023 56	1,023 56	9 oct. ...	"
18 " ..	" *H. G. Dalton*.........	19 88	19 88	9 nov. ...	"
1905.				1905.	
17 mai. ..	" *Cuba*................	....	2,000 00	22 mai ...	Port-Colborne.
			2,500 00	19 " ...	Ste-Catherine.
1er juin...	Barge à vap. *Bayview*..........	25 00	25 00	1er juin...	Port Dalhousie.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Mois.	Busc d'aval. Maximum.		Minimum.		Mois.	Busc d'aval. Maximum.		Minimum.	
1904.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1905.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet.............	18	1	17	9	Janvier...........	15	11	14	11
Août...............	17	9	17	5	Février...........	15	7	14	1
Septembre..........	17	6	16	10	Mars..............	15	3	14	11
Octobre............	17	0	15	11	Avril.............	16	0	14	2
Novembre...........	16	8	15	10	Mai...............	16	4	16	0
Décembre...........	16	0	15	6	Juin..............	16	11	16	2

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur d'eau sur le busc d'amont de l'écluse n° 27, nouveau canal Welland, Port-Colborne, pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

Mois.	Busc d'amont. Maximum.		Minimum.		Mois.	Busc d'amont. Maximum.		Minimum.	
1904.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1905.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet.............	16	2	15	4	Janvier...........	14	11	13	0
Août...............	17	4	14	11	Février...........	14	1	12	11
Septembre..........	16	1	14	9	Mars..............	14	0	12	9
Octobre............	16	0	14	5	Avril.............	14	11	13	4
Novembre...........	15	9	14	0	Mai...............	15	4	14	2
Décembre...........	17	7	13	4	Juin..............	15	8	14	11

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,

SAUT-SAINTE-MARIE, 31 juillet 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les travaux d'amélioration en voie d'exécution aux entrées du canal du Saut-Sainte-Marie.

PROLONGEMENT DE LA JETÉE SUD.

Un contrat a été passé le 25 novembre 1904 avec MM. O'Boyle Frères pour la construction d'un prolongement de la jetée sud à l'entrée d'amont. L'entreprise comprend la construction d'une substruction de coffrage jusqu'à l'étiage extrême, ainsi qu'un mur dont le devant et l'arrière seront en béton et l'intérieur en pierre jusqu'au même niveau que l'ancienne jetée existante, ou jusqu'à sept pieds neuf pouces au-dessus de l'étiage extrême, ainsi que fixé lors de la construction du canal. Le nouveau prolongement sera de 800 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur au sommet. Les travaux furent commencés à l'ouverture de la navigation lorsqu'on a reçu la première cargaison de bois de service. Ils sont bien avancés à la date actuelle, l'entrepreneur ayant placé cinq caissons remplis de pierre, fait le charpente de deux caissons qui sont prêts à caler, soit en tout 575 pieds d'encoffrement. En examinant la condition du lit de la rivière à l'extrémité ouest du prolongement projeté, il a été décidé qu'il serait nécessaire de draguer les matières molles se trouvant à une profondeur de 6 pieds au-dessous de la profondeur requise du chenal, et d'établir l'assiette de l'encoffrement en le remplissant de pierre. Le dragage a été exécuté par l'entrepreneur du dragage, et marché a été fait avec M. M. O'Boyle Frères pour le blocage, travail qui a été accompli.

DRAGAGE DE L'ENTRÉE D'AMONT.

Le contrat couvrant la section située à l'extrême ouest a été adjugé à MM. John Hickler et Henry Hickler le 17 novembre 1903, et les travaux furent complétés et acceptés le 28 octobre 1904.

L'entreprise comprenait l'enlèvement de six battures contenant 44,255 verges cubes et de tous les cailloux jusqu'à une profondeur de 21 pieds 6 pouces au-dessous de l'étiage extrême dans les limites déterminées pour l'approfondissement et l'élargissement du chenal.

Un contrat pour une section partant de l'extrémité orientale des jetées d'entrée et s'étendant à $1\frac{1}{10}$ de mille dans la direction ouest a été adjugé à M. C. I. Boone, le 3 mai 1905. Il comprend l'approfondissement et l'élargissement dans le voisinage des jetées d'entrée, l'approfondissement dans l'intervalle des jetées, l'approfondissement et l'élargissement des battures à l'extrémité de la balise du canal, et l'enlèvement de tous les cailloux jusqu'à une profondeur de 21 pieds 5 pouces au-dessous de l'étiage extrême dans les limites déterminées pour l'approfondissement et l'élargissement du chenal. Les travaux couverts par ce contrat furent commencés le 11 novembre 1904 puis discontinués pour l'hiver le 6 décembre 1904. On les a repris le 13 avril 1905. Ils ont avancé lentement parce que les matières à draguer étaient dures et que l'entrepreneur a retardé de se procurer l'outillage suffisant pour terminer l'ouvrage dans le délai spécifié.

L'achèvement de ces travaux à une date prochaine est très important, car la navigation se trouve ici obstruée plus que partout ailleurs, et il y aura une diminution dans le tonnage traversant les écluses pendant le temps qu'ils se feront. Il est dangereux pour les plus gros bateaux de traverser ce chenal dont la largeur est momentanément réduite.

PROLONGEMENT DE LA JETÉE SUD—ENTRÉE D'AVAL.

Un contrat a été passé avec William Birmingham, le 22 février 1904, pour la construction d'un prolongement de la jetée sud à l'entrée d'aval. L'entreprise comprend la construction d'une substruction en coffrage de 800 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur jusqu'à six pouces de l'étiage extrême, et d'un mur dont le devant et l'arrière seront en béton et l'intérieur en pierre jusqu'à la hauteur du couronnement au bief d'aval de l'écluse.

La charpente de l'encoffrement a été construite, mise en place et remplie de pierre au cours de la saison de 1904. Le tablier pour la superstructure en béton a été en partie posé la même année, puis complété au commencement du printemps de 1905. Les travaux de la superstructure en béton commencèrent le 17 mai 1905 et furent poussés sans relâche jusqu'à leur achèvement le 28 juillet 1905. La proportion du mur en béton fut de beaucoup augmentée par suite de la hauteur exceptionnelle de l'eau durant les deux dernières saisons. Ce qu'il reste à faire pour compléter l'entreprise comprend le blocage entre les murs en béton et le dressage du sommet avec de la pierre cassée et du gravier. Il faudra aussi finir l'ouvrage dans le mur en béton sur le côté d'arrière. On s'attend à ce que tout soit terminé à la fin d'août. La navigation s'étant ouverte tard et comme il a été difficile de se procurer du bois de service par suite de la grève des patrons de barque, l'entrepreneur n'a pu faire terminer la substruction en coffrage à temps pour lui permettre de commencer la superstructure en béton au cours de la saison de 1904. Il a été aussi jugé prudent d'attendre à cause du tassement qui pourrait se produire durant les mois de l'hiver, car l'entrepreneur ne voulait pas commencer le bétonnage, se voyant incapable de le terminer avant les gelées. Pour toutes ces causes l'entrepreneur n'a pu compléter son entreprise dans le délai spécifié. Sur sa demande il lui fut accordé une prorogation de délai jusqu'au 31 août 1905, ce qui lui donnera amplement le temps de compléter les travaux.

Marché a de plus été conclu avec l'entrepreneur pour la construction d'une levée de protection en roche en arrière de l'encoffrement, et ce travail a été fait d'une manière satisfaisante.

AMÉLIORATIONS À L'ENTRÉE D'AMONT.

Il reste à adjuger dans les travaux d'amélioration projetés du chenal à l'entrée d'amont l'entreprise de la section du milieu, dans laquelle se trouve la batture Vidal. Lorsque ces travaux seront achevés on aura un chenal de 500 pieds de largeur et d'une profondeur de 21 pieds 5 pouces à l'étiage extrême. Ce chenal sera plus sûr et fournira de plus grandes facilités pour le trafic toujours croissant sur le canal.

Le prolongement de la jetée sud de l'entrée actuellement en voie de construction fournira de plus grandes facilités aux bateaux retardés par la brume ou les tempêtes durant la saison, sans compter qu'elle les protègera contre les contre-courants qui les faisaient échouer par le passé sur le bord. La reconstruction en béton de la superstructure des anciennes jetées, conformément au plan adopté par le nouveau prolongement, sera permanente et améliorera de beaucoup l'apparence des entrées. Il faut aujourd'hui constamment réparer les jetées actuelles, qui d'ailleurs devront être reconstruites dans quelques années.

AMÉLIORATIONS À L'ENTRÉE D'AVAL.

Depuis que le chenal a été approfondi et élargi en 1902 à l'entrée d'aval, sa largeur est de 315 pieds et sa profondeur de 21 pieds 5 pouces au-dessous de l'étiage à l'époque de la construction de l'écluse. On pourrait considérablement accroître à peu de frais cette largeur du chenal et le rendre plus sûr en draguant le coude ou la courbe à partir de l'extrémité du prolongement de la nouvelle jetée en eau profonde jusqu'à une ligne parallèle aux feux du centre maintenant en usage. Les matières excavées étant déposées en arrière du prolongement de la nouvelle jetée contribueront à mieux protéger la

structure. Lorsque le prolongement de la jetée sud sera achevé les bateaux pourront plus facilement attendre l'éclusage et demeurer dans le port en temps de brume ou de tempête.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. B. FRIPP,
Ingénieur dirigeant.

M. M. J. Butler,
Ingénieur en chef et sous-ministre,
Ottawa.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Bureau du Surintendant,
31 juillet 1905.

Monsieur,—Je vous présente ci-inclus mon rapport annuel sur l'exploitation et l'entretien de ce canal pendant l'exercice clos le 30 juin 1905.

Le canal n'a pas été fermé avant le 26 décembre (parce que les remorqueurs envoyés à la recherche de deux gardiens de phares de l'île Caribou n'étaient pas revenus) après avoir été exploité 241 jours, et sa réouverture a eu lieu le 10 avril, soit vingt jours plus tôt que l'année précédente.

Il y a eu, dans le cours de l'année qui vient de finir 3,659 éclusages donnant passage à 4,786 embarcations enregistrées et à 274 vaisseaux et chalands non enregistrés, d'un tonnage total de 5,878,459 tonneaux, chaque éclusage prenant le temps moyen de 16,583 minutes ; sur ce tonnage total les vaisseaux canadiens comptaient pour 1,753,146 tonneaux, soit une augmentation de 335,079 tonneaux pour cette classe de bâtiments.

Le prolongement de la jetée sud de l'entrée à l'extrémité d'aval du canal est presque terminé, et lorsqu'il le sera il ajoutera beaucoup à l'apparence et à l'utilité générale du canal et la superstructure du restant de cette jetée devrait être refaite en béton afin de s'harmoniser avec la nouvelle.

Au commencement du printemps le tonnage a augmenté très rapidement, mais la drague qui creusait dans le haut du chenal en a bientôt diminué la largeur, et le tonnage a baissé très vite. Une couple de vaisseaux ont frappé le remblai élevé par la drague et ont été avariés considérablement, ce qui a contribué à donner un mauvais renom à ce chenal. Au commencement de la saison les travanx n'ont pas été poussés aussi activement qu'ils auraient dû l'être, ce qui en a retardé l'achèvement. Le prolongement de la jetée sud à l'entrée d'amont avance, ce qui en a été fait démontre qu'après être complété il aura l'effet désiré de mettre fin au fort contre-courant existant maintenant dans le chenal, et c'est dans ce but que la jetée est construite.

L'échange des rapports concernant les vaisseaux avec les préposés du canal américain continue à se faire chaque jour, comme les années précédentes, ce qui donne le moyen de garder intact l'immense volume du trafic du lac Supérieur.

Comme les années précédentes nous devons beaucoup à M. Joseph Ripley, le surintendant général du canal américain pour de nombreuses prévenances à notre égard.

Le tableau suivant donne les chiffres du trafic à cet endroit par les deux canaux, durant la saison de navigation pour les années y mentionnées.

Années	Nombre de navires qui ont passé l'écluse.	Tonnage enegistré de ces navires.	Tonnage. total du fret.	Coût du transport par mille par tonneau.	Estimation de la valeur du fret transporté.	Pour-cent du fret transporté par des navires canadiens.	Nombre de passagers.
1855.....	193	106,296	14,503	....	....	....	4,270
1860.....	916	403,657	153,721	....	....	....	9,230
1865.....	997	409,062	181,638	....	....	....	19,777
1870.....	1,828	690,826	539,883	....	....	....	17,153
1875.....	2,023	1,259,534	833,465	....	....	....	19,685
1880.....	3,503	1,734,890	1,321,906	....	....	....	25,766
1885.....	5,380	3,035,987	3,256,628	....	....	....	36,147
1890.....	10,557	8,454,435	9,041,213	1.3	102,214,948	3.5	24,856
1891.....	10,191	8,400,685	8,888,759	1.35	128,178,208	4.0	26,190
1892.....	12,580	10,647,203	11,214,333	1.31	135,117,267	3.8	25,896
1893.....	12,008	8,949,754	10,796,572	1.1	145,436,957	4.1	18,869
1894.....	14,491	13,110,366	13,195,860	.99	143,114,503	3.5	27,236
1895.....	17,956	16,806,781	15,062,580	1.14	159,575,129	3.75	31,656
1896.....	18,615	17,249,418	16,239,071	1.	195,146,842	3.	37,066
1897.....	17,171	17,619,933	18,982,755	.83	218,235,927	3.	40,213
1898.....	17,761	18,622,764	21,234,634	.79	233,069,739	2.2	43,426
1899.....	20,255	21,958,347	25,255,810	1.5	281,364,750	3.1	49,082
1900.....	19,452	22,315,834	25,643,073	1.18	267,011,959	3.	58,555
1901.....	20,041	24,626,976	28,403,065	.99	289,906,865	4.4	59,663
1902.....	22,659	31,955,582	35,961,146	.89	358,306,300	4.	59,377
1903.....	18,596	27,736,444	34,674,437	.92	349,405,014	6.	55,175
1904.....	16,120	24,364,138	31,546,106	.81	334,502,686	6.	37,695

Dans le cours de la saison de navigation de 1904 il est passé par ce canal 16 pour 100 du fret et 43 pour 100 des passagrs, les totaux se chiffrant par 5,028,190 tonneaux de fret et 16,089 passagrs. Comparativement à la saison de navigation de 1903 il y a eu une diminution de 473,995 tonneaux, ou de 9 pour 100, et une diminution de 15,930 voyageurs, ou d'à peu près 50 pour 100.

La nécessité de construire un petit bâtiment à l'usage des éclusiers devient de plus en plus évidente. Comme le crédit voté pour la construction d'un bâtiment ne couvrait pas le prix des soumissions présentées, on l'a laissé périmer.

Quand les ouvriers employés aux travaux généraux du port n'étaient pas occupés autrement, on leur a fait niveler le terrain qui commence à prendre meilleure apparence. L'on devrait voter un faible crédit annuel dans ce but, afin de disposer les terrains de façon à ce qu'ils puissent rivaliser avec ceux du canal américain, lesquels charment les yeux et ne se composent pas comme les nôtres d'une masse de terres et de rochers saboteux.

Les bâtiments ont été bien entretenues et peinturés.

Les machines sont en parfait état de fonctionnement.

On devrait construire des trottoirs en ciment le long des côtés de l'écluse au moins, sinon ailleurs, afin d'ajouter à la beauté des terrains.

Comme les différents entrepreneurs des travaux du chenal se servent des jetées on ne les a pas réparées jusqu'à présent cette année.

Les vaisseaux naviguant sur le canal n'ont causé aucun dommage aux portes non plus qu'aux jetées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. C. BOYD,

Surintendant.

M. M. J. Butler,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

PETERBORO, 29 août 1905.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions en date du mois de juillet 1905 de faire un rapport au sujet des travaux de construction sur le canal de la Trent pendant l'exercice clos le 30 juin 1905, j'ai l'honneur de rapporter ce qui suit :

La seule construction en cours actuellement comprend l'achèvement de la section n° 3, et les travaux supplémentaires se rattachant à la section n° 2, division des lacs Simcoe-Balsam, savoir la construction d'un chemin et d'un pont le long de la quatrième concession d'Eldon, et des ouvrages en acier de l'écluse hydraulique de Kirkfield.

Section n° 3, lacs Simcoe-Balsam.—L'entreprise de cette section a été adjugée à MM. Brown et Aylmer, le 6 septembre 1900. Les travaux couverts par ce contrat comprennent la construction de cinq écluses en ciment, de trois barrages, de trois ponts tournants, et l'excavation, le dragage, le revêtement de protection, les ponceaux, etc., nécessaires. Ces travaux sont fort avancés. On a terminé tout le bétonnage à l'exception des brèches dans les barrages n° 1, 2 et 3, et quelques autres petites pièces d'ouvrage. Il reste encore à faire beaucoup de creusage et de dragage, et une longueur considérable du revêtement de protection, mais tous ces travaux devraient être achevés vers la fin de cette saison ou au milieu de la saison prochaine.

Section n° 2, lacs Simcoe-Balsam.—Tous les travaux de cette section sont terminés, sauf les travaux supplémentaires se rattachant à l'exhaussement de la voie le long de la quatrième concession du township de Eldon. Le bétonnage du pont à haut niveau est terminé, et l'exhaussement de la voie bien avancé, le tout sera complété cette année.

Ouvrage en acier, écluse hydraulique.—L'entreprise de l'ouvrage en acier pour la construction de l'écluse hydraulique, sur la section n° 2, au nord de Kirkfield, a été adjugée à la *Dominion Bridge Company*, de Montréal, le 15 février 1905. Les travaux entrepris avancent rapidement. On a fondu les sections du bélier et de la presse hydraulique, et les structures sont en bonne voie d'exécution. Les entrepreneurs ont installé sur le terrain une partie de leur outillage de construction. A en juger par l'énergie qu'ils ont déployée dans la poursuite de ces travaux, tout sera complété dans le délai spécifié au contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS, *M. de l'I. des I.C.*
Ingénieur surintendant.

M. M. J. BUTLER,
Sous-ministre et Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

BUREAU DU SURINTENDANT,

PETERBORO, 28 août 1905.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter ci-inclus mon rapport sur l'entretien et l'exploitation du canal de la Trent, du 2 mai 1905 à la clôture de l'exercice pendant laquelle j'ai rempli mes fonctions.

La navigation s'est ouverte le 28 avril 1905. La profondeur d'eau dans les différents biefs depuis l'ouverture de la navigation a été excellente ; il n'y a eu nulle part embarras ou retard par suite de l'eau basse et les commerçants, tout en flottant de plus gros trains de bois que d'habitude, ont pris moins de temps à traverser le canal. Les

différents propriétaires d'appareils de force motrice sur les rivières n'ont porté des plaintes d'aucune sorte, mais, au contraire, ont exprimé leur plus grande satisfaction.

L'eau ayant été retenue dans les lacs qui servent de réservoirs, les inondations du printemps n'ont pas causé cette année autant de dommages que de coutume, dans la partie du canal située en aval de Peterboro. Dans un de ces lacs (le lac Stoney) où se trouvent de nombreux cottages sur les îles, les propriétaires se sont plaints que leurs petits quais temporaires avaient été en partie submergés parce qu'on avait ainsi retenu l'eau, mais ils n'ont eu à dépenser qu'une somme légère pour rendre ces quais utilisables en tout temps à l'avenir. On a donc servi tous les besoins d'une nature industrielle d'une manière plus que satisfaisante en retenant l'eau et en formant de cette manière des réservoirs de nos lacs.

Si le gouvernement fédéral contrôlait également plusieurs des lacs de l'intérieur, actuellement sous le contrôle du gouvernement d'Ontario. et qui s'alimentent dans le canal de la Trent, et s'en servait également comme réservoirs, il paraît évident qu'on aurait amplement de l'eau pour toutes les fins de la navigation, du commerce de bois et de la force motrice le long du canal.

Les réparations suivantes ont été faites :

PETERBORO'.

On a terminé l'abaissement des buscs d'écluse à celle de Peterboro en aval du lac Little. Deux chalands ont aussi été complétés ce printemps et sont en usage actuellement. La drague Trent a été visitée avec le plus grand soin. On a parfaitement gratté et peinturé de nouveau le sas de l'écluse à l'intérieur et sous l'eau. Une voie d'eau considérable s'est déclarée dans le bord est du bief en amont de cette écluse et nous l'avons bouchée à très grands frais.

Tous les barrages et écluses entre Peterboro et Lakefield ont été fréquemment visités et réparés.

LAKEFIELD.

Nous avons remis en bon état les portes de l'écluse de Lakefield, et il a fallu auss replanchéier les parties en bois du barrage.

POINTE DE YOUNG.

Le côté nord de l'entrée de l'écluse de la Pointe de Young a été dragué de façon à donner huit pieds d'eau, et nous avons aussi dragué en aval de cette écluse dans le lac Katchewannooka.

BURLEIGH.

Nous avons aussi réparé les portes d'écluses à Burleigh, ce qui a entraîné une dépense très considérable.

LOVESICK.

A Lovesick, nous avons réparé la plateforme sur le côté nord-est de la jetée d'entrée et posé de nouvelles poutrelles dans le barrage.

BUCKHORN.

Nous avons remplacé par du chêne à Buckhorn le bois des portes d'écluses près de la chemise en fonte du chardonnet. Nous avons aussi reconstruit dans le barrage une vanne de pertuis qui avait été brisée et emportée par la glace du printemps.

EXPLOITATION DU CANAL.

L'écluse de Peterboro a fonctionné d'une mannière très satisfaisante et il n'y a pas eu le moindre retard dans la navigation. Le temps moyen de l'éclusage est de neuf minutes. Le nombre moyen des éclusages par jour pendant la saison a été de sept.

Tous ceux qui ont navigué sur le canal ont été très satisfaits de l'écluse située en aval de la ville depuis que les buscs ont été abaissés.

Il m'est très agréable de pouvoir dire que, sous le rapport de l'exploitation du canal tout entier et de son entretien, il y a eu complète satisfaction partout cette année. Les employés du département n'ont donné aucune prise à des plaintes de négligence ou de retard quelconques.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. H. McCLELLAN,
Surintendant.

A M. M. J. Butler.
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.,

CANAL RIDEAU.

Bureau de l'ingénieur Surintendant,
Ottawa, 1er juillet 1905.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter, ci-inclus, mon rapport annuel sur le canal Rideau, placé sous mon contrôle, pour l'exercice clos le 30 juin 1905.

La navigation s'est fermée à Ottawa le 26 novembre 1904.

La navigation s'est fermée à Kingston-Mills le 24 novembre 1904.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 1er mai 1905.

La navigation s'est ouverte à Kingston-Mills le 1er mai 1905.

La profondeur de l'eau s'est maintenue dans les différents biefs sur la longueur entière du canal pendant toute la saison de navigation, nonobstant la rupture dans le barrage à Poonamalie en avril 1904,—avarie qui a été réparée temporairement, en sorte qu'il a été retenu dans le lac Rideau abondance d'eau pour la navigation durant la saison entière.

L'inondation a été le printemps dernier, il me fait plaisir de le dire, extraordinairement modérée et n'a causé aux constructions du canal aucun dommage qui vaille la peine d'être mentionné.

Suit un aperçu des principaux travaux et réparations exécutés le long du canal :

OTTAWA.

On a posé deux paires de portes d'écluse et cinq nouveaux cadres de pertuis. Le busc en maçonnerie d'aval de l'écluse n° 1 a été réparé et jointoyé. Cinq paires de portes d'écluse ont été peinturées et la maçonnerie de l'écluse en général a été jointoyée et liée à mortier liquide. Il a été posé quelques nouveaux madriers sur les quais du bassin et l'on a réparé et macadamisé le chemin autour du bassion où c'était nécessaire.

PONT DE STEWARTON.

L'abord de l'est, construit sur pilotis et que le temps a rendu peu sûr a été démoli l'hiver dernier et remplacé par une levée solide revêtue de pièces de cèdre.

La travée mobile a été soulevée et ajustée car la pile-pivot s'était tassée et l'on a fait de menues réparations à la maison du gardien du pont.

PONT DE LA RUE BANK.

La cuisine de la maison du gardien du pont a été démolie et reconstruite, car elle tombait de vétusté. On a renouvelé au moyen de madriers de 3 pouces le tablier du pont mobile et fait de menues réparations à la voie.

PONT DE LA RUE CONCESSION.

Il a été construit un cottage en charpente pour le gardien de ce nouveau pont, terterminé l'année dernière.

ÉCLUSES DE HARTWELL.

Le petit pont en bois jeté sur le chenal du déversoir de décharge est presque usé et sera reconstruit immédiatement; la charpente du nouveau pont est faite et pourra être érigée dans le cours de quelques jours. De menues réparations ont été exécutées au chemin de halage et de la station en général.

ÉCLUSES DE HOGSBACK.

Le mur en aile d'aval de l'écluse d'aval sur le côté ouest a été démoli et reconstruit par nos maçons l'hiver dernier et l'on a posé plusieurs pierres d'encoignure sur le côté est. On a placé du gravier sur le chemin de halage et les abords du pont tournant. Une forte masse d'argile s'est éboulée du talus de réserve de la tranchée le printemps dernier, mais cet éboulement causé par l'érosion de la rivière en aval durant l'inondation, sera comblé l'été prochain et l'on construira une protection en pierre jusqu'au lit de la rivière.

ÉCLUSE DE BLACK-RAPIDS.

De menues réparations ont été exécutées à la maçonnerie de l'écluse, mais les deux murs en aile d'amont sont en mauvais état et seront démolis et reconstruits en pierre neuve l'hiver prochain. Le long barrage donne des signes de vétusté et on le reconstruira en partie et le consolidera l'hiver prochain. Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

ÉCLUSES DE L'ILE LONGUE.

Il a été posé une nouvelle paire de portes d'écluse. Le radier en face du batardeau a été mis à sec l'hiver dernier, reconstruit et replanchéié, ce qui a eu pour résultat de diminuer considérablement les fuites à cet endroit. On reconstruira cet été les piles en aval du batardeau et le bois nécessaire à cette fin est rendu sur les lieux. Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

PONT WELLINGTON.

Nos charpentiers ont fait la charpente et érigé ici une nouvelle travée mobile. Il faudra renouveler le tablier entier de la partie fixe du pont; les madriers nécessaires ont été livrés sur le terrain et seront posés dans quelques jours.

PONT DE MANOTICK.

On a soulevé et ajusté le pivot du pont tournant.

PONT DU DÉBARCADÈRE DE BECKETT.

Le terrain mobile a été exhaussé, et l'on a fait de menues réparations aux piles et et au garde-corps du pont.

ECLUSE DES RAPIDES DE BURRITT.

Diverses menues réparations ont été exécutées aux balanciers des portes d'amont, et l'on a placé du gravier sur le barrage et les levées. Le barrage vieillit et sera en partie reconstruit l'hiver prochain.

ECLUSES DE NICHOLSON.

Il a été fait de menues réparations à la maçonnerie de l'écluse, L'affouillement dans la voie publique se rendant aux ponts sur la rivière a été comblé, et l'on a fait diverses menues réparations à la station en général.

ECLUSE DE CLOWES.

Les deux piles du côté sud de l'écluse ont été démolies et reconstruites par nos maçons, et l'on a lié à ciment liquide de Portland les bajoyers. 40 pieds à peu près du barrage en pierre ont été reconstruits, et l'on en a réparé d'autres portions. Il a été posé une nouvelle paire de portes d'amont, et l'on a remplacé les vieux balanciers qui servaient à les ouvrir par des barres à crémaillère. Diverses menues réparations ont été aussi faites à la station en général.

MERRICKVILLE.

Les deux culées du pont "Suye" ont été réparées, jointoyées et liées à mortier liquide, et il a été construit un mur de la même nature à l'extrémité de l'ouest de la culée nord pour relier celui que les autorités du village ont construit afin d'empêcher que les inondations du printemps et la glace ne causent d'autres dommages à cet endroit. Le bajoyer sud de l'écluse, le mur en aile nord d'amont et les deux enclaves de l'écluse d'aval ont été liées à ciment liquide de Portland. Le déversoir nord a été réparé, et l'on a posé deux nouveaux cadres de vantelle.

ECLUSE DE KILMARNOCK,

Le vieux pont tournant en bois de l'écluse a été enlevé et remplacé par un nouveau en charpente. Des réparations ont été faites aux pièces des piles du pont tournant le batardeau, ainsi qu'au tablier de ce pont. On a aussi exécuté diverses menues réparations à la station en général.

ECLUSE D'EDMONDS.

La vieille maison éclusière en pierre a été démolie parce que le mur de derrière s'écroulait en partie, et l'on a construit un petit cottage en charpente à l'usage de l'éclusier. Les deux murs en aile d'amont de l'écluse sont en mauvais état, et seront reconstruits l'hiver prochain ; une partie de la pierre nécessaire à cette fin est déjà rendue sur les lieux. Les piliers en pierre du déversoir devront aussi être démolis et reconstruits, et l'on est à prendre des mesures pour que cela se fasse l'hiver prochain. Diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

ECLUSE D'OLD SLY.

Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

ECLUSES ACCOLÉES DE SMITHS-FALLS.

Les piles du support des deux bouts du pont mobile sur l'écluse d'amont construits de bois et qui étaient pourries ont été enlevées et remplacées par des piliers en maçonnerie ; ce travail a été fait par nos maçons. Le vieux pont en bois en aval du bassin conduisant à l'île Jason a été enlevé, et il a été remplacé par une belle structure en acier de deux traverses supportées par des piliers en pierre.

Nos maçons ont construit ces piliers, et la superstructure a été érigée à l'entreprise par la *Dominion Bridge Company*, de Montréal. Il a été posé une nouvelle paire de portes d'écluse et deux paires de nouveaux cadres de ventelle, et diverses menues réparations ont été exécutées à la station en général.

ÉCLUSE ISOLÉE DE SMITH'S-FALLS.

Il a été posé un batardeau en amont de l'écluse l'hiver dernier, et les deux murs en aile d'amont ont été démolis jusqu'aux piliers de la porte et reconstruits. Les écluses et les puisards des portes ont été liés à ciment liquide de Portland. Les portes d'amont ont été enlevées, et on les a remplacées par une paire de portes neuves. Diverses réparations ont été exécutées à la station en général.

ÉCLUSE DE POONAMALIE.

Il a été construit un nouveau barrage en béton à cette station pour remplacer le vieux barrage brisé l'année dernière. Ces travaux ont été faits à l'entreprise par M. John O'Leary, d'Ottawa, le ministère fournissant le ciment. Diverses autres menues réparations ont été faites à la station en général.

ÉCLUSES DE BEVERIDGE.

Des réparations ont été faites l'hiver dernier au barrage et au batardeau ainsi qu'à la station en général.

BASSIN DE PERTH.

De menues réparations ont été faites aux ponts et au plancher des quais.

DIGUE DU LAC DE BOB.

Cette digue, qui retient l'eau du réservoir servant à la navigation de la branche de la Tay du canal Rideau, a été reconstruite l'hiver dernier, et la vieille digue a servi de batardeau afin de mettre à sec l'emplacement de la nouvelle digue.

ÉCLUSE DE NARROWS.

On a placé de la pierre et du gravier sur le long barrage, et diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

ÉCLUSE DE NEWBORO.

Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

ÉCLUSE DE CHAFFEY.

Le pont tournant de l'écluse a été exhaussé. On a charpenté de nouvelles poutrelles, réparé les balanciers des portes et exécuté diverses menues réparations à la station en général.

ÉCLUSE DE DAVIS.

Le déversoir a été entièrement reconstruit l'hiver dernier par nos charpentiers, et on a fait diverses menues réparations à la station en général.

ÉCLUSES DES CHUTES DE JONES.

Deux nouvelles paires de portes d'écluse ont été posées ici. On a livré la pierre pour la construction du petit barrage du bassin, mais les travaux ne seront pas faits avant l'hiver prochain. Il a été fourni du gravier pour les allées de l'écluse. Un grand puisard situé au pied de l'écluse d'aval a été comblé sur la demande qui en a été faite au ministère par les habitants de l'endroit. Diverses autres menues réparations ont été faites à la station en général, ainsi qu'à la maçonnerie de l'écluse.

ÉCLUSES DES SCIERIES DE BREWER (EN HAUT.)

Diverses menues réparations ont été faites à la station en général.

ÉCLUSES DES SCIERIES DE BREWER (EN BAS.)

Diverses menues réparations ont été faites à la station en général. Le côté nord de l'écluse paraît s'affaiblir ; de grandes plaques de ciment sont emportées par les ouvertures au fond de l'écluse, et le bajoyer contient de nombreuses fuites. Je suis à prendre des mesures pour démolir ce côté de l'écluse l'hiver prochain et le reconstruire.

ÉCLUSES DE KINGSTON-MILLS.

On a posé ici cinq nouvelles ventelles avec cadres. Il a été placé de la pierre sur les levées et diverses menues réparations ont été faites à la maçonnerie et aux portes d'écluse.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le jointoiement et la liaison à mortier liquide de la maçonnerie de l'écluse et le peinturage des portes d'écluse, des ponts et des autres constructions en bois ont été faits par nos ouvriers éclusiers comme à l'ordinaire ce printemps.

On a acheté par contrat de MM. McNally et Cie, de Montréal l'approvisionnement annuel de ciment, la quantité s'élèvant cette année à 3,000 barils. Le bois de sciage (pin de Douglas) pour les portes d'écluse, etc., a été acheté par contrat de la *Ottawa Lumber Company*, la quantité achetée étant de 85,316 pieds M. de p. L'approvisionnement annuel de peinture a été fourni à l'entreprise par MM. Clark et Lewis, de Smith's-Falls, et s'est élevé à 4,375 livres.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le dragueur *Rideau* a été employé durant la dernière saison toute entière à approfondir la tranchée entre les portes de l'écluse de Brewer's-Mills, en haut et en bas, et actuellement il approche de la première écluse. Sa coque, la chaudière et ses machines sont en excellent état. En l'équipant le printemps dernier il a été fait quelques menues réparations à son haut-dehors et aux bras qui le supportent.

Le remorqueur *Shanly* a été employé pendant toute la dernière saison à servir le dragueur, à livrer les approvisionnements, à poser les bouées dans le chenal et à faire l'inspection.

L'hiver dernier on a enlevé la chambre qui se trouvait sur le pont, et sa chaudière a été envoyée aux ateliers pour y subir des réparations ; de légères taches ont été enlevées et rapiécetées.

Ce bateau est maintenant très vieux ; il a fait le service pendant seize années sans être reconstruit, mais ni sa coque ni sa chaudière ne pourront durer beaucoup plus longtemps.

J'annexe au présent rapport un tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau, pour chaque mois, aux postes d'Ottawa et de Kingston-Mills respectivement, durant la dernière saison de navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR T. PHILLIPS, M.C.S., I.C.,

Ingénieur surintendant.

M. M. J. BUTLER,
Ingénieur en chef des canaux.

CANAL RIDEAU.

Tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau sur les seuils d'aval des écluse nos 1 et 47, à Ottawa et Kingston-Mills, respectivement, chaque mois, du 1er juillet 1904 au 30 juin 1905.

Ottawa, écluse n° 1.						Kingston-Mills, écluse n° 47.					
Maximum.			Minimum.			Maximum.			Minimum.		
	pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.
1er juillet......	16	6	31 juillet.......	11	1	1er–20 juillet ..	10	0	21–31 juillet...	9	11
1–2 août......	11	0	31 août	8	9	1er–6 août.....	9	11	25–31 août	9	8
30 septembre ..	9	3	23–24 sept	7	11	1er–11 sept....	9	8	20–30 sept	9	6
25–27 octobre. .	12	3	1er octobre	9	5	1er–3 octobre ..	9	6	28–31 octobre..	8	11
1–6 novembre...	12	0	30 novembre...	9	7	1er–3 novembre	8	10	28–30 novembre	8	0
1–2 décembre..	8	6	21–31 décembre	8	0	1er décembre ..	8	0	30–31 décembre	6	9
5–8 janvier....	8	2	14–31 janvier..	8	0	4–31 janvier...	6	10	1er–3 janvier...	6	9
1–5 février	8	0	23–28 février...	7	9	1er–7 février...	6	9	25–28 février...	6	5
31 mars.......	10	5	11–19 mars....	7	6	30–31 mars....	7	10	1er mars......	6	7
4 avril	15	1	1er avril.......	11	4	27–30 avril	8	3	1er–14 avril ...	7	10
23–24 mai......	17	8	1er mai........	11	7	1er–14 mai	8	3	26–30 mai.....	8	5
1er juin	15	9	30 juin........	11	10	1er–3 juin......	8	5	28–30 juin.....	9	2

ARTHUR T. PHILIPS,
Ingénieur dirigeant.

Bureau du canal Rideau 1er juillet 1905.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DIVISION DU REVENU DES CANAUX.

Bureau du Canal, Saint-Pierre, C.-B., 30 juin 1905.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur les travaux et l'exploitation du canal Saint-Pierre confiés à mes soins au cours de l'exercice expirant le 30 juin 1905.

Article 1.—Peinturer le pont tournant, deux couches de blanc de plomb et décorer la ferrure en peinture noire, poser un nouveau tablier en épinette sur le pont, poser une nouvelle couronne de rotation en bois dur et quatre nouvelles courbes au bas de la tour pour remplacer les vieilles qui étaient pourries, renouveler le ballast sur l'extrémité ouest du pont et y poser deux longrines en dessous.

Article 2.—On a complété les réparations au plancher de l'entrepôt en le soulevant au moyen de vérins et en posant le plancher neuf.

Article 3.—On a fait faire les réparations nécessaires au toit de la maison éclusière qui a été peinturé de deux couches de peinture blanche, puis l'on a construit une nouvelle clôture autour de la partie des terrains avoisinant la maison éclusière et la grange, et complété les fossés nécessaires gour égoutter sur le côté sud de la propriété de l'Etat, soit sur un parcours de 200 verges.

Article 4.—Fait enlever la vieille clôture depuis l'entrepôt à l'entrée sud du canal jusqu'à l'entrée nord, soit sur un parcours d'un demi-mille, et la reconstruire en bon état.

Article 5.—Peinturer les portes d'écluse de deux couches de blanc de plomb et toutes les balustrades en fer, les vannes, les tambours, etc., de peinture noire. Tous les treuils ont reçu deux couches de peinture rouge, et l'on a posé quatre nouvelles chaînes d'écluse.

Article 6.—On a complété le dragage à l'entrée nord du canal, du côté ouest, en sorte qu'il n'existe actuellement aucune obstruction dans la voie des steamers et vaisseaux qui entrent dans le canal ou en sortent sur ce côté ; on a également commencé le dragage à l'entrée sud, mais après avoir fait à peu près la moitié du travail, l'arbre moteur de la drague s'est brisé et il a fallu discontinuer l'ouvrage pendant cette année au moins. Toutefois on avait enlevé assez de terre pour rendre l'entrée beaucoup plus commode aux steamers et vaisseaux dans leur marche à partir du quai.

Article 7.—Une partie du chemin de halage à l'endroit où la drague fonctionnait à l'entrée nord avait été affouillée en sorte qu'il s'est produit un éboulement d'à peu près cinquante pieds de terre et de pierre; j'ai fait terminer ce travail et le chemin est maintenant en bon état.

Le trafic du canal Saint-Pierre s'est maintenu à la moyenne générale, avec plutôt une légère augmentation du tonnage et du volume du commerce. Dans le cours de la saison de navigation commençant le 2 mai 1904 et finissant le 23 décembre de la même année, 1652 steamers et vaisseaux ont monté et descendu le canal. La navigation s'est ouverte cette année le 1er mai 1905. Le canal Saint-Pierre possède une écluse et quatre paires de portes d'écluse; l'exploitation de ce canal et ses constructions sont en parfait état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. H. DEVEREAUX.

A M. Collingwood Schreiber,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Oanaux,
Ottawa, Ont.

Ottawa, 11 septembre 1905.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant au sujet des levers et études des différentes routes du canal de la Trent, faits sous ma direction, dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1905.

Instruction m'a été donnée en août 1904 de faire le tracé d'une route pour le canal de la Trent, du lac du Riz à Port-Hope, sur le lac Ontario, et du lac Couchiching à la baie Georgienne *via* la rivière du Nord, et aussi *via* la rivière Severn.

J'ai reçu des instructions à une période subséquente de faire le tracé de deux routes additionnelles, du lac du Riz au lac Ontario et débouchant dans le dernier lac à Cobourg et à Trenton, respectivement, et également les levers des branches est et ouest de la rivière Holland et de la rivière Noire, depuis le lac Simcoe jusqu'à Sutton, Ontario, afin de savoir s'il serait possible d'améliorer la navigation de ces cours d'eau, et ce qu'il en coûterait.

Mon personnel sur le terrain devait comprendre quatre partis, composés chacun d'un observateur, d'un niveleur et d'un porte-mire et du nombre voulu de porte-chaînes, bucherons, etc. L'observateur, outre les fonctions attribuées à sa charge, devait être le chef de son parti et on a nommé à ce poste M. Law M. Hetherington—remplacé plus tard par M. Kerr—M. Patterson et M. Stevens, les deux premiers entrant en campagne à la fin d'août et les deux derniers vers le milieu d'octobre 1904.

SECTION DU LAC DU RIZ À PORT-HOPE.

On a terminé au moyen des instruments le levé de cette route et de plus, tracé et soigneusement profilé environ 40 milles de la ligne; on a également fait le levé du havre de Port-Hope et sondé; des sondages ont été aussi pratiqués dans le lac du Riz depuis l'embouchure de la rivière Otonabee jusqu'à Bewdley, le point du lac le plus rapproché de Port-Hope.

Un certain nombre de forages d'essai ont été pratiqués dans les profondes tranchées.

SECTION DU LAC DU RIZ À COBOURG.

Le tracé de cette route a été commencé le 12 décembre 1904.

Quatre lignes d'essai s'élevant en tout à un parcours d'environ 22 milles ont été tracées, et les niveaux pris depuis le lac du Riz à travers le sommet de la chaîne de collines dans la direction du lac Ontario; environ 8 milles de cette route ont été profilés. On a aussi pratiqué des sondages sur le lac du Riz à partir de l'embouchure de la rivière Otonabee.

Les travaux dans cette section ont été suspendus le 3 mars 1905, et on a envoyé le parti qui s'en occupait faire le relevé et le tracé des profils et des plans du lac du Riz.

LEVÉ HYDROGRAPHIQUE DU LAC DU RIZ.

Un relevé et un tracé des profils et des plans du lac du Riz et des îles situées dans ce lac ont été commencés le 4 mars 1905, et 58.33 milles de ce travail ont été terminés.

On a cru nécessaire de faire ce relevé particulier étant donné la possibilité d'élever le niveau de l'eau du lac du Riz, etc.

DU LAC COUCHICHING À LA BAIE GEORGIENNE.

Viâ la rivière du Nord.

Des explorations ont eu lieu à partir d'un point situé sur le lac Couchiching, à environ trois milles au nord d'Orillia *viâ* le creek Argent et la rivière du Nord jusqu'à la baie Matchedash et à la baie Georgienne, et il a été tracé deux lignes alternatives du Creek Argent à l'embouchure de la rivière du Nord et *viâ* Coldwater, respectivement. On a fait des sondages dans la baie Matchedash sur une distance de $4\frac{19}{100}$ milles jusqu'à un point situé vis-à-vis l'embouchure de la rivière Severn.

Les explorations dans cette section ont été complétées ; le nombre total de milles tracés, nivelés, profilés et en partie soudés s'élève à $60\frac{34}{100}$ milles.

ROUTE DE LA RIVIÈRE SEVERN.

Ce levé a été commencé depuis le terminus de la ligne de la rivière du Nord dans la baie Matchedash, à environ 3 milles de l'embouchure de la rivière Severn, et l'on a terminé 19 milles, pratiqué des sondages, fait le relevé des lignes riveraines, établi la situation des îles, etc.

DU LAC DU RIZ À TRENTON.

On a fait le levé d'une route pour le canal sur le côté est de la rivière Trent depuis Trenton jusqu'à environ un mille au-dessus de Frankford et aussi d'une route sur le côté ouest de la rivière entre les mêmes endroits. Le relevé de la rivière a été également fait.

Le levé a été continué jusqu'aux rapides de Chisholm et à quelques milles plus haut, et dans le moment l'on s'occupait du relevé et du tracé des profils des plans de " la baie de Bradley " et d'un grand marais dans le voisinage.

Les sondages suivants ont été faits dans le cours de l'hiver dernier, savoir dans le port de Trenton ; du barrage de Gilmour à l'île du Nègre dans la baie de Quinté ; de l'île du Nègre au canal Murray, et dans le lac du Riz depuis l'embouchure de la rivière Otonabee jusqu'à Hastings. Il a été tracé dans cette section un nombre total de 121 milles de route.

LEVÉ HYDRAULIQUE DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

Branche de l'est.

Le levé de la branche de l'est de la rivière Holland, de la baie de Cook, lac Simcoe, au débarcadère Holland, Newmarket, et à Aurora, a été complété. Cette reconnaissance hydrographique a compris les sondages, les forages subaquatiques, le jaugeage des cours d'eau tributaires, quel était l'approvisionnement d'eau disponible dans les lacs Wilcox, Bond, Ferguson et Ball, les fossés projetés, les emplacements des réservoirs d'emmagasinage de l'eau, etc.

En exécutant ces travaux on a jalonné à peu près 100 milles de la ligne, dont on a pris les niveaux sur $55\frac{25}{100}$ milles, et profilé $49\frac{86}{100}$ milles. La rivière a été sondée sur un parcours de 17 milles.

Branche de l'ouest.

Le levé de la branche ouest de la rivière Holland a été commencé au confluent des deux branches, et il a été tiré une ligne de $15\frac{21}{100}$ milles de longueur en gagnant Schomberg sur laquelle il a été fait des sondages.

En terminant je désire ajouter que les levés hydrographiques avancent d'une façon parfaite, et que j'espère compléter ces travaux dans le cours de l'automne prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. J. WALSH, M.C.S., I.C.,
Ingénieur dirigeant.

M. J. BUTLER,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

PARTIE III

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

No 1.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles cons-truits au 30 juin 1905.	Nombre de milles sub-vention-nés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1905.	Subvention payée au 30 juin 1905.	Subvention payée au 30 septembre 1905.
				$ c.	$ c.	$ c.
1	Albert-Sud	16	16	50,460 00	50,460 00	50,460 00
2	†Atlantique et Lac-Supérieur	30	30	165,734 00	146,490 84	146,490 84
3	†Algoma-Central et Baie-d'Hudson	77	91	924,976 00	924,976 00	924,976 00
4	Baie-des-Chaleurs	70	70	620,000 00	620,000 00	620,000 00
5	Baie-de-Quinté	15	35	112,000 00	69,120 00	69,120 00
6	Jonction de Beauharnois	19·50	19·50	62,400 00	62,400 00	62,400 00
7	Belleville et Hastings-Nord	6·84	6·84	21,888 00	21,888 00	21,888 00
8	Cie de c. de f. et de h. de Beersville	6·48	7	20,736 00	20,736 00	20,736 00
9	Brantford, Waterloo et Lac-Erié	18	18	57,600 00	57,600 00	57,600 00
10	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	44·50	44·50	105,200 00	105,200 00	105,200 00
11	Bruce-Mines et Algoma	18	18	53,920 00	53,920 00	53,920 00
12	Bouctouche et Moncton	31·75	31·75	101,600 00	101,600 00	101,600 00
13	Canada-Atlantique	54·05	54·05	282,355 20	282,355 20	282,355 20
14	Canad-Central	120	120	1,525,250 00	1,525,250 00	1,525,250 00
15	†Canada-Est	107	107	350,400 00	350,400 00	350,400 00
16	†Canadien du Pacifique	1,905	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00	25,000,000 00
17	" (prolongem.)*	676	695·83	5,814,246 00	5,814,246 00	5,814,246 00
18	†Cape-Breton, prolongement	30	30	182,400 00	182,400 00	182,400 00
19	Caraquette	67	67	224,000 00	224,000 00	224,000 00
20	Central (du Nouveau-Brunswick)	45·66	89·50	238,400 00	142,400 00	142,400 00
21	Vallée de la Cornwallis	14	14	44,800 00	44,800 00	44,800 00
22	Columbia et Kootenay	27 75	27·75	88,800 00	88,800 00	88,800 00
23	†Canadian-Northern	490	490	1,909,132 00	1,909,132 00	1,909,132 00
24	Chateauguay et Northern	36·48	58	307,595 00	191,595 00	191,595 00
25	Cap-de-la-Madeleine	2·32	2·32	7,424 00	7,424 00	7,424 00
26	†Côte de la Nouvelle-Ecosse (maintenant Halifax et Yarmouth)	50	61	160,000 00	160,000 00	160,000 00
27	†Ontario-Central	21	40	67,200 00	67,200 00	67,200 00
28	Cumberland	14	14	39,850 00	39,850 00	39,850 00
29	Cie de chaux du Canada	4·80	4·80	15,360 00	15,360 00	15,360 00
30	Cie de houille du Canada	27·44	27·44	87,808 00	87,808 00	87,808 00
31	†Comtés de Drummond	133·00	135·60	423,936 00	423,936 00	423,936 00
32	†Vallée Est du Richelieu	21·86	21·86	69,952 00	69,952 00	69,952 00
33	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
34	Erié et Huron	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
35	Esquimalt et Nanaïmo	71	71	750,000 00	750,000 00	750,000 00
36	Cie de pont de chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	1·33	1·33	30,000 00	30 000 00	30,000 00
37	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	12·42	12·42	39,744 00	39,744 00	39,744 00
38	Grand-Tronc	Pont.	Pont.	500,000 00	500,000 00	500,000 00
39	Grand-Oriental	12·50	12·50	40,345 00	40,345 00	40,345 00
40	†Grand-Nord	140·42	143·59	557,788 31	557,788 31	557,788 31
41	Jonction de Guelph	15·25	15·25	46,000 00	46,000 00	46,000 00
42	†Rive du Golfe	16·78	16·78	53,699 20	53,699 20	53,699 20
	A reporter	4,512·13	4,667·61	41,287,398 71	41,013,275 55	41,013,275 55

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles cons-truits au 30 juin 1905.	Nombre de milles sub-vention-nés	Subvention payée et disponible au 30 juin 1905.	Subvention payée au 30 juin 1905.	Subvention payée au 30 septembre 1905.
				$ c.	$ c.	$ c.
	Report	4,512·13	4,667·61	41,287,398 71	41,013,275 55	41,013,275 55
43	Halifax et Sud-Ouest	98	231	739,200 00	477,264 00	477,264 00
44	Embranchement de Harvey	3	3	5,553 57	5,553 57	5,553 57
45	Hereford	48·50	48·50	155,200 00	155,200 00	155,200 00
46	Irondale, Bancroft et Ottawa	45	45	144,000 00	144,000 00	144,000 00
47	International (Québec)	49	49	156,800 00	156,800 00	156,800 00
48	International (N.-B.), ci-devant Restigouche et Ouest	15	110	100,180 00	77,138 00	77,138 00
49	†Cie de ch. de fer et de h. d'Inverness	60·97	98	390,268 00	368,545 97	368,545 97
50	Joggins	12	12	37,500 00	37,500 00	37,500 00
51	Kingston et Pembroke	15	15	48,000 00	48,000 00	48,000 00
52	Kingston, Napanee et Ouest	61·35	61·35	208,732 80	208,732 80	208,732 80
53	L'Assomption	3·50	3·50	11,200 00	11,200 00	11,200 00
54	†Lac-Erié et Rivière Détroit	126·90	128·05	475,851 00	475,851 00	475,851 00
55	Colonisation du Lac-Témiscamingue	45·84	45·84	310,335 95	310,335 95	310,335 95
56	Leamington et Lac-Saint-Clair	16	16	51,200 00	51,200 00	51,200 00
57	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	38·70	38·70	185,173 06	185,173 06	185,173 06
58	Lotbinière et Mégantic	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
59	Manitoulin et Rive-Nord	12·60	12·60	204,800 00	32,000 00	32,000 00
60	Middleton et Victoria-Beach	41	41	131,200 00	47,789 00	47,789 00
61	Montréal et Sorel (maint. Rive-Sud)	61·50	126·67	517,541 92	296,998 38	296,998 38
62	Montreal et Lac-Champlain	83	83	103,600 00	103,600 00	103,600 00
63	Montréal et Ouest	70	70	361,270 00	361,270 00	361,270 00
64	Montréal et Lac-Maskinongé	12·90	12.90	41,280 00	41,280 00	41,280 00
65	Montréal et Ottawa	60	60	192,000 00	192,000 00	192,000 00
66	†Montreal et Ligne Provinciale	18·3	18·3	58,560 00	58,560 00	58,560 00
67	Colonisation de Montfort	32·20	32·20	167,440 00	167,440 00	167,440 00
68	Rivière-Maganetawan	1·11	1·11	3,552 00	3,552 00	3,552 00
69	†Vallée de Massawippi	1·68	1·68	5,376 00	5,376 00	5,376 00
70	†Midland (Nouvelle-Ecosse)	57·18	58	365,418 00	362,200 30	362,200 30
71	Nakusp et Slocan	36·80	36·80	117,760 00	117,760 00	117,760 00
72	Nouveau-Brunswick et Ile du P.-E.	35·45	35·45	113,440 00	113,440 00	113,440 00
73	Cie de ch. de f. et de houille du N.-B.	15	45	144,000 00	48,000 00	48,000 00
74	Cie de fer et de h. de New-Glasgow	12·45	12·45	39,840 00	39,840 00	39,840 00
75	Colonisation du Nord	20·90	22	146,170 00	58,384 00	146,170 00
76	Nord et Jonction du Pacifique	110	110	1,320,000 00	1.320,000 00	1,320,000 00
77	Central de la Nouvelle-Ecosse	73·50	73·50	235,200 00	235,200 00	235,200 00
78	Ontario, Belmont et Nord	9·60	9·60	30,720 00	30,720 00	30,720 00
79	Ontario et Québec	61·25	61·25	196,000 00	196.000 00	196,000 00
80	Montagne d'Orford	26·50	53·50	171,200 00	123,050 00	123,050 00
81	Cie de c. de f. et de navig. d'Oshawa	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
82	†Ottawa, Nord et Ouest (autrefois Ottawa et Vallée de la Gatineau)	82·28	86	410,688 00	410,688 00	410,688 00
83	†Ottawa et New-York	53·87	53·87	262,384 00	262,384 00	262,384 00
84	†Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	159·58	159·58	779,712 00	779,712 00	779,712 00
85	Colonisation de Parry-Sound	47·75	47·75	152,800 00	152,800 00	152,800 00
86	Pontiac et Jonction du Pacifique	70	70	193,578 00	193,578 00	193,578 00
87	†Jonction de Phillipsburg	7·41	7·41	23,712 00	23,712 00	23,712 00
88	Pontiac et Renfrew	4·25	4·25	13,600 00	13,600 00	13,600 00
89	Pontiac et Pacifique et Ottawa et Gatineau	Pont.	Pont.	212,500 00	212,500 00	212,500 00
90	†Pembroke-Sud	20	20	64,000 00	64,000 00	64,000 00
91	Port-Arthur, Duluth et Ouest	84·75	84·75	271,200 00	271,200 00	271,200 00
92	Québec Central	74·86	74·86	348,342 00	348,342 00	348,342 00
93	Cie du pont de Québec	Pont.	Pont.	374,353 33	374,353 33	374,353 33
94	Québec et Lac-Saint-Jean	245·85	245·85	1,006,743 50	1,006,743 50	1,006,743 50
95	Québec, Montmorency et Charlevoix	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
96	Shuswap et Okanagan	51	51	163,200 00	163,200 00	163,200 00
97	Norfolk-Sud	17	17	54,400 00	54,400 00	54,400 00
98	Saint-Catharine et Niagara-Central	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
	A reporter	7,001·41	7,550·88	53,556,913 84	52,264,242 41	52,352,028 41

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer, etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits au 30 juin 1905.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1905.	Subvention payée au 30 juin 1905.	Subvention payée au 30 septembre 1905.
				$ c.	$ c.	$ c.
	Report	7,001·41	7,550·88	53,556,913 84	52,264,242 41	52,352,028 41
99	Tunnel de la frontière Saint-Clair	2·23	2·23	375,000 00	375,000 00	375,000 00
100	Saint-Laurent et Basses-Laurentides	38·85	38·85	217,600 00	217,600 00	217,600 00
101	St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
102	†Saint-Laurent et Adirondack	33·51	33·51	149,481 60	149,481 60	149,481 60
103	†Rivière Sainte-Marie	44	46	177,400 00	148,094 00	148,094 00
104	Saint-Stephen et Milltown	4·64	4·64	14,848 00	14,848 00	14,848 00
105	Schomberg et Aurora	14·42	14·42	46,144 00	46,144 00	46,144 00
106	Témiscouata	112·95	112·95	645,950 00	645,950 00	645,950 00
107	†Mille-Iles	5·19	5·19	29,840 00	29,840 00	29,840 00
108	†Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	33·96	47·50	117,431 48	117,431 48	117,431 48
109	Vallée de la Tobique	27·88	27·88	134,016 00	134,016 00	134,016 00
110	Toronto, Grey et Bruce	4·58	4·58	14,656 00	14,656 00	14,656 00
111	†Comtés-Unis	59	59	188,816 00	188,816 00	188,816 00
112	Jonction de Waterloo	10·25	10·25	32,800 00	32,800 00	32,800 00
113	Comtés de l'Ouest	20	20	500,000 00	500,000 00	500,000 00
114	Pacifique d'Ontario-Ouest	18·75	18·75	60,000 00	60,000 00	60,000 00
115	York et Carleton	5·73	5·73	18,336 00	18,336 00	18,336 00
	Total	7,444·35	8,009·36	56,301,632 92	‡54,979,655 49	55,067,441 49

‡ A ajouter la subvention de vieux rails d'après état, partie iii, page 7, $152,305.20, et Atlantique et Nord-Ouest, $2,985,600.00, moins la subvention au chemin de fer Canadien du Pacifique, ligne principale, $25,000,000, et au chemin de fer des comtés de l'Ouest, $500,000, ce qui concordera à l'état des subventions, dans la partie ii, page 48, savoir, $32,617,560.69.

* Comprend les 160 milles du chemin de fer de la Rive-Nord.

† Par 60-61 Vic., chap. 4, 62-63 Vic., chap. 7, 63-64 Vic., chap. 8, 1 Edouard VII, chap. 7, 3 Edouard VII, chap. 57, et 4 Edouard VII, chap. 34, une subvention de $3,200 par mille fut autorisée pour un certain nombre de milles de ce chemin de fer spécifiés dans l'Acte du Parlement, ainsi que—à part la somme de $3,200 par mille—une autre subvention de 50 pour 100 sur tant du *coût moyen* des milles subventionnés en sus des $15,000 par mille, la dite subvention ne devrait pas dépasser en totalité la somme de $6,400 par mille.

La somme de certaines des subventions autorisées par le Parlement, qui figure dans cet état comprend la proportion déterminée des subventions accordées en vertu de 60-61 Vic., chap. 4, 62-63 Vic., chap. 7, 63-64 Vic., chap. 8, et 1 Edouard VII, chap. 7, 3 Edouard VII, chap. 57, et 4 Edouard VII, chap. 34, savoir : la somme produite par les $3,200 par mille, mais l'autre portion est aujourd'hui une somme indéterminée et ne peut, conséquemment, être indiquée ici.

ETAT des chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent ou des montants fixes payables annuellement ou semi-annuellement pendant une période fixe d'années.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles subventionnés.	Montant du versement.	Montant payé au 30 juin 1905.
				$ c.
1	Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest)	252	$93,300 par 6 mois pour 30 ans	2,985,600
2	Cie de chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa	56	$ 3,136 " 21 "	Nil.
	Total	308		2,985,600

ETAT des chemins de fer qui ont reçu de l'aide sous forme de prêts.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant prêté.
		$	$ c.
1	Cie de chemin de fer Albert	15,000	14,725 56
2	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie	300,000	300,000 00
3	Cie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean	500,000	433,900 00
	Total	815,000	748,625 56

ETAT des chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent ou des montants fixes payables annuellement ou semi-annuellement pendant une période fixe d'années.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employées.	Subvention sur la valeur des rails.	Subvention en vieux rails payés.
			$ c.	$ c.
1	Cie du ch. de fer Central du Nouveau-Brunswick	4,052	83,612 54	83,612 54
2	" Elgin, Petitcodiac et Havelock	2,201	44,252 82	44,252 82
3	" d'embranchement de Chatham	958	24,439 84	24,439 84
	Total	7,211	152,305 20	152,305 20

ETAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails.	Valeur des rails prêtés.	Observations.
			$ c.	
1	Cie de ch. de fer Kent-Northern	2,549	58,334 27	Par 51 Vic., chap. 3, ces rails seront accordés comme subvention (la sect. du chemin devant d'abord être garnie de rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 50 livres par verge lin., et après qu'un arrêté en conseil aura été passé autorisant le transfert.
2	Cie de filature de coton de Halifax	233	4,335 00	
3	Cie d'acier du Canada	597	11,964 66	
4	Cie de ch. de fer Albert	726	14,665 45	
	Total	4,105	89,299 38	

N° 2

LISTE DES ACTES ACCORDANT DES SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER PASSÉS CHAQUE ANNÉE.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du député du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni n'excédant en tout $660,000

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $2,200 par mille, ni n'excédant en tout 384,000

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout 240,000

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les di s chemin de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre ; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1882). (*Sanctionné le 17 mai 1882*) :—

5. Une subvention à " La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou ", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans . . $150,000

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le 25 mai 1883*) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Matapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .... $ 320,000

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 115,200

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 256,000

10. A la Compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité 156,800

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 102,400

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

13. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 80,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité 660,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement ; et les onze lignes ci-dessus mentionnées,

ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sous le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure ; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). *(Sanctionné le 25 mai 1883) :—*

17. Des avances en faveur de la " Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean ", pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de...$ 500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). *(Sanctionné le 19 avril 1884) :—*

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité....... 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Québec, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..................................1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 960,000

24. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $160,000

25. Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull et Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 272,000

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 160,000

27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 70,400

28. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.................................... 160,000

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883).................... 128,000

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 262,400

32. A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.................................... 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Curtier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité 200,000

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totallté.................................... 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 51,200

37. Pour une ligne de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 217,600

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

40. Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 76,800

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions mentionnées en dernier lieu dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada ;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

---

*Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus jusqu'à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer jusqu'au port de Québec.

Par l'acte spécial 48 Vict., chap. 6 (1884). *(Sanctionné le 19 avril 1884)* :—

44. Relativement à une convention faite à la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'île Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en argent $750,000

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). *(Sanctionné le 20 juillet 1885)* :—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 166,400

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... $118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord, jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 96,000

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 30,000

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 92,000

53. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 10,500

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 25,600

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canada-Sud, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 44,800

57. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de.................................... 70,000

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 41 Victoria, chapitre 8, une subvention de......... 320,000

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de $217,600

60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille ; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...................... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vic., chap. 58 (1885). *(Sanctionné le 20 juillet 1885) :—*

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en

totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada ; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Môose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. Le gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir : une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un

million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition ; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'acte 49 Vict., ch. 10 (1886). *Sanctionné le 2 juin 1886)* :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ $96,000

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ $256,000

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 32,000

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 32,000

69. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 118,400

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 57,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

75. Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

77. Pour un chemin de fer de L'Assomption à L'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité 361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

80. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin ; depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédent pas en totalité 38,400

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille) 186,295

83. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long Saut et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de 6,000

85. A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédent pas en totalité 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister-Rock-Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

91 Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité 11,900

94. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin, depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de 70,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de...... 15,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins

de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

96. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... $38,400

97. A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200, et n'excédant pas en totalité.................................... 6,400

102. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 96,000

103. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................... 9,600

104. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à

quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 51,200

106. A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........... 32,000

107. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... ... 12,800

108. A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................. 22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de.......... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin, depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité........... 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le che-

min de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Saut proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de 12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin à partir de sa jonction avec le chemin de fer Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 6,400

124. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de.......... 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-

Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 96,000

128. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin depuis la station de Perth-Centre vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister-Rock-Island, une subvention de... 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder 180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas 118,400

" Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de parties des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cettte fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par verse-

ments, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

" L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

" Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888.) (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888) :—

134. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	**$70,400**
135. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	**147,200**
136. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	**9,600**
137. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de	**32,000**
138. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur de la totalité de l'entreprise ; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600 ; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité.	**41,100**
139. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-	

Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 48e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 271,200

140. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

141 A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de.. 100,000

142 A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de.. 288,000

143 A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveau rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.... 83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 58,334 27

146. A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge

linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 4,335

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.. 11,964 66

148. A la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de............. 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de................... 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889). *(Sanctionné le 2 mai 1889)*:—

150. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité . $ 172,400

151. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité............. 320,000

152. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................... 38,400

153. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	128,000
154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	22,400
155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	156,800
156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	128,000
157. A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité	31,771 43
158. A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité	244,500
159. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité	145,000
160. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité	35,000
161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young *(Young's Mills)*, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	16,000
162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité	375,000
163. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Ponctiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	19,200
164. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité	96,000
165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité ..	30,000

166. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité... 32,000

167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité... 163,200

168. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité................ 3,200

169. A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Saut, ou depuis le Long-Saut vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 48,000

170. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité...................... 48,000

171. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........ 64,000

172. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........................ 158,400

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul-d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................... 16,000

174. A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité............ 64,000

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........ 14,400

176. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................... 64,000

177. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.............................. 64,000

178. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................. 48,000

179. A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................. 48,000

180. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........................ 48,000

181. A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................. 64,000

182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité... 54,400

183. Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de vingt milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.. 64,000

184. A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................................... 64,000

La partie de la subvention de $3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée ; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition : que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

185. Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point ; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée ; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour trente milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des trente

milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .... $ 96,000

187. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour onze milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 35,200

188. A la Compagnie du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité 600

189. Pour un chemin de fer de Woodstock, *via* London à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 256,000

190. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 44,800

191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 166,400

192. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, *via* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 70,400

193. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité 83,000

194. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour trente milles de son chemin, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 96,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour cinq milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 16,000

196. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour cinquante milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

197. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour seize milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

198. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour trente-six milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 115,200

199. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

200. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour trente milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Brid-

gewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 96,000

201, A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour trente milles de son chemin, de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 96,000

202. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 11,200

203. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité........................ 19,200

204. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *via* Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 96,000

205. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 14,400

206. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir:—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge........................	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur........................	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle........................	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche........................	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe........................	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin........................	14
De Saint-Faustin à Sainte-Jovite........................	7½
De Sainte-Jovite au Lac-du-Sommet........................	8
Du Lac-au-Sommet à la Chute-aux-Iroquois........................	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert........................	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise, à être établie comme susdit.

207. Pour 75 milles de chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ $240,000

208. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 50,000

209. A la Compagnie du chemin de fer International, pour un chemin de fer depuis Sherbroke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité........ 3,840

210. Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel........ 40,000

211. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 24,000

212. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 10,200

213. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas........ 37,500

214. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 76,800

215. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,000

216. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Saut, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 64,000

217. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 48,000

218. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité........ 57,600

219. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière L'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme

intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de..... 288,000

220. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000 ; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette *via* Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $38,400 .... $68,400

221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

222. A la Compagnie du chemin de fer Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin, depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 112,000

223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 80,000

224. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 70,400

225. A la Compagnie du chemin de fer Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 70,400

226. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

227. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister-Rock-Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 35,200

228. A la Compagnie du chemin de fer Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne, entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 99,200

229. Pour un chemin de fer depuis la levée de Lachine, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la rivière des Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les

autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer, sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money :* excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux ; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vict., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le 16 mai 1890*) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt milles piastres par année, de la manière suivante, savoir :— la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-Nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie

de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891):—

231. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité 28,100

232. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de $30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas 5,250

233. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention par un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 22,400

234. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité 92,784

235. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totalité. 79,700

236. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 158,400

237. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité 46,040

238. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité 89,600

239. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas $179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas $12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de $6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de 179,200

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, uue subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi complétée

comparativement à celle des 57 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des Fnances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé ; pourvu, en outre, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. . **$64,000**

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit :—

Sections.	Longueur en milles.
De près de Newboro' à Westport........................	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux ; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit :—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gouvernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions sont par le présent autorisés.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le* 9 *juillet* 1892):—

241. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3 .... $ 224,000

242. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 53 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay, en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas $3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité 264,000

243. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la côte du lac Laflèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

244. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'è l'Ile Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

245. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pus en totalité..... 67,200

246. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 32,000

247. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de 15,100

248. A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas $3,200 par mille accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité 35,480

249. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 10 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 60,800

250. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierreville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12

milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................... 38,400

251. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas $9,200 par mille, au lieu de la subvention de $50,000 accordée à la dite compagnie du chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité............ 80,000

252. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Spence-Bridge en allant vers le lac Nicola.. 80,000

253. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 48,000

254. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Springside, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 80,000

255. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 21,600

256. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

257. Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 64,000

258. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 156,800

259. A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

260. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 102,400

261. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 25,600

262. Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles

de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 89,600

263. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

264. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser $179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de.. 179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une anuuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé ; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuités à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

265. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions n'excédant pas $108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3 et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de $108,000 ; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers ; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des Finances et Reveveur général une somme n'excédant pas $400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi dépo é, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie ; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise ; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer, et chaque versement subséquent à la fin des six moi suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de

cette subvention que la somme, n'excédant pas $400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des Finances avant le 1er janvier 1893.

266. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... $ 64,000

267. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité.................. 96,800

268. A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 40,000

269. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité.. 44,000

Dont $14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de $30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.

270. A la Compagnie du chemin de fer Manitoulin et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. $ 96,000

271. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 51,200

272. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas $3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité...... 240,000

273. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, payable par versements réglés par la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité......................... 64,000

274. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

275. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

276. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 96,000

277. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 70,400

278. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Saut, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 112,000

279. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité.. 21,600

280. Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 51,200

281. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 19,200

282. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Saut jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas $15,000—et n'excédant pas en totalité 63,000

283. A la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, *via* Port-Albert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 99,200

284. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 25,600

285. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 48,000

286. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la Baie-James, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 80,000

287. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

288. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour $53\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 172,400

289. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 38,400

290. Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 57,600

291. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 114,125

292. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 14,720

293. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{42}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{58}{100}$ milles, formant le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour $2\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 25,024

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront com-

mencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même les fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith-Falls, et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara- Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

294. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

295. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte ; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à $12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893). (*Sanctionné le 1er avril 1893*) :—

296. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. $ 64,000

297. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 102,400

298.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections: la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..............	32,000
299.	A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, *via* L'Amable, ou aussi près de là que posssible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...........................	64,000
300.	A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 41 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité......	81,040
301.	A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.............	145,000
302.	A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité........	3,500
303.	A le Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..........................	11,200
304.	A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..	30,400
305.	A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité......	89,248
306.	A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................	48,000
307.	A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la Justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de ¾ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à 33½ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité................	4,500

308. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin, jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité 25,600

309. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

310. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 67,200

311. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

312. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité 97,600

313. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de 20,000

314. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit : depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer) ; de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par

la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit :—

(*a*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit :—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(*b*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit :—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4 (1894). *Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

315. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge-Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......$	48,000
316. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Wesport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892 ; le tout n'excédant pas......	86,800
317. A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......	51,200
318. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......	4,790
319. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......	108,800
320. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil en allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de	

1887 ; pour 30 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés en allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas............ 118,400

321. Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de.... 288,000

322. A la Compagnie de chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $\frac{67}{100}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le conté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................ 2,912

323. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 23,000

324. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $160,000 ;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser $15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1897, pour sa ligne entre le Long-Saut et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts ;—aussi, une somme supplémentaire de $1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa ; le tout n'excédant pas.... 274,940

325. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépasssant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 25,600

326. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache et de Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 57,600

327. Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie de chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 38,400

328. Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 38,400

329. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de $31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution de travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888 ; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité 41,100

330. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de 7½ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 24,000

331. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 73,172

332. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 4,046

333. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, *via* Douglastown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....................................... 19,200

334. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'à Young's-Mills, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 16,000

335. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 83,200

336. Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction ; le tout n'excédant pas.. 300,000

337. A la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas	217,000
338. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	48,000
339. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 pas mille, et n'excédant pas en totalité	96,000
340. Pour un chemin de fer depuis Lime-Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime-Ridge, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	160,000
341. A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	80,000
342. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	64,000
343. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	32,000
344. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	102,400
345. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Emilie-de-l'Energie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	38,400
346. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	70,400
347. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 12 milles à partir du 52me mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas	44,800

348 A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 73,600

349. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 64,000

350. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas $3,200 ; le tout n'excédant pas........................ 32,000

351 Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 19,200

352. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

353. A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 48,000

354. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 48,080

355. Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité.............. 50,000

356. A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour 10½ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 6 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas.................................. 113,600

357. Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 80,000

358. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus occidental actuel en allant vers Prince-Albert,—la compagnie abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 320,000

359. Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Elan et Kootenay jusqu'à Coal-Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

360. Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............. 67,200

361. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 89,600

362. A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 121,600

363. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, *via* Shawville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 70,400

364. A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas $2,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 16,000

365. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth en allant vers Shelburne et Lockport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 112,000

366. A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St.-Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 96,000

367. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 64,000

368. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 32,000

369. Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

370. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas en totalité.. 3,200

371. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................ 96,000

372. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 102,400

373. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

374. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'exeédant pas en totalité 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subvent ons sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,--excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit : lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer Canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

Il n'a pas été donné de subventions par le 58-59 Vict. (1895), non plus que par 59 Vict. (1896)

Par l'acte 60-61 Vict., ch. 4, 1897. (*Sanctionné le 29 juin* 1897.)

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins

de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen du nombre de milles subventionnés qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

375. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York, pour $53\frac{87}{100}$ milles de son chemin entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892 ;

376. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 101 milles de son chemin entre Kingston, ou un raccordement avec le Grand Tronc de chemin de fer à Rideau ou quelque autre point près de Kingston, et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892 ;

377. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du Pacifique Canadien à ou près Welsford ou Westfield, ou entre ces deux points, jusqu'à Gagetown, dans le comté de Queen, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 ;

378. A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 50 milles de son chemin depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892 ;

379. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité du 62e mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1894 ;

380. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 9 milles de son chemin, pour couvrir une erreur dans le calcul de la distance entre Montcalm et Saint-Tite ;

381. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Gabriel de Brandon et de Sainte-Emélie-de-l'Energie, pour 15 milles de son chemin entre Saint-Gabriel et Sainte-Emélie-de-l'Energie, et 5 milles depuis un point sur la ligne-mère jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, faisant en tout 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

382. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 15 milles de son chemin depuis la station Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, comté de Queen, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

383. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive du Golfe, pour 5½ milles de son chemin depuis l'extrémité de la section subventionnée jusqu'à Tracadie et de là jusqu'à la Grande-Tracadie, Nouveau-Brunswick ;

384. Pour un chemin de fer depuis Campbellton, sur le chemin de fer Intercolonial, vers Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, distance de 20 milles, commençant à Campbellton, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

385. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer. au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890 ;

386. A la Compagnie chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour 15 milles de son chemin, à partir d'un point sur le Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg, dans la province d'Ontario ;

387. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour $3\frac{50}{100}$ milles de son chemin à partir du terminus actuel, en passant par Tilsonburg, jusqu'au chemin de fer Michigan-Central, dans la province d'Ontario ;

388. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 52 milles de son chemin, à partir du point d'intersection du chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord, jusqu'à 55 milles à l'ouest de la baie de Barry, et aussi pour 4 milles de son chemin de fer de l'île Parry.

389. A la Compagnie du chemin de fer de Pembrooke-Sud, pour 20 milles de son chemin à partir de Pembrooke jusqu'au lac Golden, dans la province d'Ontario ;

390. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, pour 80 milles de son chemin, depuis le chemin de fer Port-Arthur, Duluth et l'Ouest jusqu'au lac La Pluie, dans la province d'Ontario ;

391. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour 7 milles de son chemin, commençant à un point à ou près la gare de Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et s'étendant jusqu'à la ville de Strathroy ;

392. A la Compagnie des Carrières et du chemin de fer de Philipsburg, pour $\frac{66}{100}$ de mille de son chemin, à partir de l'extrémité de la section subventionnée jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg ;

393. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 1 mille de son chemin entre Johnson et la station de Saint-Grégoire, dans la province de Québec ;

394. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, pour $13\frac{1}{2}$ milles de son chemin entre Beauharnois et Caughnawaga, dans la province de Québec ;

395. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée Est du Richelieu, pour 24 milles de son chemin entre Iberville et Saint-Thomas, frontière du comté de-Missisquoi, dans la province de Québec ;

396. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour 15 milles de son chemin jusqu'à un point situé à ou près Shawville, dans le comté de Pontiac ;

397. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près la jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Musquodoboit, en haut, pour une distance de 40 milles ;

398. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen à Milton, pour $1\frac{14}{100}$ millle de son chemin de Milton à Saint-Stephen, dans la province du Nouveau-Brunswick ;

399. Pour un chemin de fer entre Sunny-Brae et Country-Harbour, et entre un point à ou près Country-Harbour Cross-Roads et Guysboro, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 65 milles ;

400. Pour un chemin de fer partant de Hawkesbury, Nouvelle-Ecosse, et allant à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

401. Pour un chemin de fer partant d'un point situé sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, et allant à la ville de Liverpool *via* le village de Caledonia, ou allant au village de Caledonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance entière n'excédant pas 62 milles ;

402. Pour un chemin de fer partant d'Indian-Garden, sur la ligne du chemin de fer mentionné en dernier lieu, et allant à Shelburne, dans la province de la Nouvelle-Ecosse. distance de 35 milles ;

403. A la Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse, pour 51 milles de son chemin entre Yarmouth et Port Clyde, dans la province de la Nouvelle-Ecosse ;

404. Pour un chemin de fer partant de la station de Brookfield, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Eastville, 30 milles ;

405. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 35 milles de sa voie depuis Saint-Jérôme, dans la province de Québec, jusqu'à Hawkesbury, dans la province d'Ontario ;

406. A la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, pour 42½ milles de sa voie depuis Moose-Park jusqu'à la rivière Chaudière ; pourvu que le montant de la dite subvention soit remboursé au gouvernement du Canada dans le cas où le chemin de fer de la compagnie entre Sainte-Rosalie et la rivière Chaudière serait acheté ou affermé pour un nombre d'années par le gouvernement.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir :—

407. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 67 milles de son chemin entre Montcalm et sa jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, la balance impayée des subventions accordées par le chapitre 2 de 1883 et le chapitre 4 de 1894, entre ces points, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.. $182,400

408. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 85 milles de son chemin entre Aylmer et Pembroke ; aussi pour la construction d'un pont sur l'Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1894, et par le chapitre 4 de 1894, n'excédant pas.......................... $114,272

409. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 62 milles de son chemin, à partir de Hull en gagnant le Désert, dans la province de Québec, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité.... $35,872

410. A la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, une subvention pour la reconstruction et l'agrandissement du pont Victoria, sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, 15 pour 100 du montant qui y sera dépensé, n'excédant pas.................... $300,000

411. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort, pour 33 milles de son chemin, entre la jonction de Montfort et Arundel, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $2,000 par mille, et n'excédant pas en totalité................. $66,000

412. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, la balance impayée de la subvention pour les 5 derniers milles du chemin de fer de la compagnie, le terminus oriental devant être soit au village de Bancroft, soit à quelque point près du chemin d'Hastings, dans le township de Herschell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité.... 16,000

413. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Ottawa près de Hawkesbury, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas.................................... 52,500

414. Pour un pont de chemin de fer et de trafic sur la rivière Ottawa à la Pointe Nepean, entre la cité d'Ottawa et la cité de Hull, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas... 112,500

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil,

payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

5. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

6. Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

7. Toute compagnie recevant une subvention, ainsi que mentionné plus haut, excédant $3,200 par mille, sera tenue de transporter gratuitement, sur la partie du chemin de fer subventionnée, les malles de Sa Majesté pendant une période de dix ans.

Par l'acte spécial 60-61 Vic., chap. 5, 1897. (*Sanctionné le 29 juin 1897.*)

1. Sauf les conditions ci-après mentionnées, le gouverneur en conseil pourra donner à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention pour aider à la construction d'un chemin de fer entre Lethbridge, dans le district d'Alberta, passant par la Passe du Nid-de-Corbeau et Nelson, dans la Colombie-Britannique (lequel chemin de fer est ci-après appelé "la ligne du Nid-de-Corbeau"), à concurrence de onze mille piastres par mille, mais ne dépassant pas en totalité la somme de trois millions six cent trente mille piastres, payable par versements lors de l'achèvement de chaque section du dit chemin de fer d'une longueur de pas moins de dix milles, et le reliquat lors de l'achèvement de tout le chemin de fer; pourvu qu'il soit d'abord passé un contrat entre Sa Majesté et la compagnie, sous telle forme que le gouverneur en conseil jugera à propos, contenant des stipulations à l'effet suivant savoir :—

De la part de la compagnie :

(*a.*) Que la compagnie construira ou fera construire le dit chemin par telle route, et suivant tels plans et devis, et dans tels espace de temps, qui seront stipulés au dit contrat, et, lorsqu'il sera terminé, qu'elle l'exploitera à perpétuité ;

(*b.*) Que la dite ligne de chemin de fer sera construite à travers la ville de Macleod, et qu'une gare y sera établie, à moins que la compagnie ne démontre au gouverneur en conseil qu'il existe de bonnes raisons pour construire le chemin en dehors des limites de la dite ville, dans lequel cas la dite ligne de chemin de fer sera tracée et la gare établie à une distance d'au plus cinq cents verges des limites de la dite ville ;

(*c.*) Qu'aussitôt que le dit chemin sera ouvert au trafic jusqu'au lac Kootenay, les tarifs et péages locaux sur ce chemin de fer et sur tout autre chemin de fer employé en correspondance avec lui et aujourd'hui ou à l'avenir possédé ou affermé par la compagnie ou exploité pour son compte, au sud de la ligne-mère de la compa-

gnie, dans la Colombie-Britannique, aussi bien que les tarifs et péages entre tout point de cette ligne ou de ces lignes de chemins de fer et tout point de la ligne-mère de la compagnie dans tout le Canada, ou de tout autre chemin de fer possédé ou affermé par la compagnie, ou exploité pour son compte, y compris ses lignes de bateaux à vapeur dans la Colombie-Britannique, seront au préalable approuvés par le gouverneur en conseil ou par une commission de chemin de fer, si cette commission est et lorsqu'elle sera établie par la loi, et ils seront en tout temps et de temps à autre sujets ensuite à revision et contrôle de la manière susdite ;

(*d.*) Qu'une réduction sera faite dans les prix et péages généraux de la compagnie tels qu'aujourd'hui, ou tels que contenus dans son tarif de fret actuel, quels que soient ceux qui sont maintenant les plus bas, par charge de wagon ou autrement, sur les espèces de marchandises ci-dessous mentionnées, allant vers l'ouest, depuis et y compris Fort-William et tous les points à l'est de Fort-William sur le chemin de fer de la compagnie, jusqu'à tous les points à l'est de Fort-William sur la ligne-mère de la compagnie, ou sur toute ligne de chemin de fer dans tout le Canada possédée ou affermée par la compagnie ou exploitée pour son compte, soit que les expéditions se fassent entièrement par chemin de fer, ou par eau et chemin de fer, cette réduction devant s'élever aux proportions respectives suivantes, savoir :—

Sur tous les fruits verts et frais, 33⅓ pour 100 ;

Huile de charbon, 20 pour 100 ;

Cordage et ficelle d'engerbage, 10 pour 100 ;

Instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés, 10 pour 100 ;

Fer, y compris le fer en barres et en bandes, la tôle du Canada, la tôle galvanisée, en feuilles, les tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et fers à cheval, 10 pour 100 ;

Vitres, 10 pour 100 ;

Fils métalliques de toutes sortes, 10 pour 100 ;

Papiers pour les fins de construction et toitures, 10 pour 100 ;

Feutre pour toitures, boîtes et emballage, 10 pour 100 ;

Bestiaux, 10 pour 100 ;

Ustensiles en bois, 10 pour 100 ;

Meubles de ménage, 10 pour 100.

Et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera à l'avenir exigé par la compagnie sur aucune de ces marchandises qui seront transportées par la compagnie entre les points susdits ; ces réductions devant prendre effet le ou avant le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-huit ;

(*e.*) Qu'il sera fait une réduction dans les prix du fret actuels de la compagnie sur le grain et la farine, depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou correspondances, à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur et à tous points à l'est, de trois centins par cent livres, effectuée de la manière suivante : un centin et demi par cent livres le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et un centin et demi de plus par cent livres, le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf ; et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera exigé sur ces marchandises après les dates mentionnées, à partir des points susdits ;

(*f.*) Que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra accorder des droits de circulation sur la dite ligne de chemin de fer et tous ses embranchements et correspondances, ou sur aucune de leurs parties, et sur toutes les lignes de chemins de fer maintenant ou à l'avenir possédées ou affermées par la compagnie ou exploitées pour son compte, dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère du chemin de fer de la compagnie, et l'usage nécessaire de ses voies, gares et terrains de gares, à toute autre compagnie faisant cette demande, à telles conditions que ce comité pourra établir et fixer, et selon les dispositions de l'*Acte des chemins de fer* ou de tous autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ; mais rien dans le présent sera censé impliquer que ces droits de circulation ne pourraient pas être ainsi accordés sans la disposition spéciale contenue au présent ;

(*g.*) Que le dit chemin de fer, lorsqu'il sera construit, ainsi que cette partie du chemin de fer de la compagnie comprise entre Dunmore et Lethbridge, et toutes les lignes

de chemins de fer, embranchements, correspondances et prolongements dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère de la compagnie dans la Colombie-Britannique, seront soumis aux dispositions de l'*Acte des chemins de fer* et de tous autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ;

(*h.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient des terres à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, alors ces terres, en en exceptant celles qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, seront vendues au public par la compagnie ou par telle autre compagnie, conformément aux règlements, et à des prix n'excédant pas ceux prescrits de temps à autre par le gouverneur en conseil, en tenant compte des règlements provinciaux alors existants et pouvant s'y appliquer,—l'expression " terres " comprenant tous les minéraux et le bois qui s'y trouvent, et dont on disposera comme susdit, soit avec ou sans le terrain, selon que le gouverneur en conseil le prescrira ;

(*i.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, des terres qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, alors la compagnie fera transférer à la Couronne, pour l'avantage du Canada, une partie de ces terres jusqu'à concurrence de cinquante mille acres, ces terres devant avoir une valeur égale par acre, comme terres à houille, au reste de ces terres,—les dites cinquante mille acres devant être choisies par Sa Majesté d'une manière juste et équitable que déterminera le gouverneur en conseil ; et elles seront dès lors possédées ou vendues, ou il en sera autrement disposé par Sa Majesté, selon qu'Elle le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que prescrira le gouverneur en conseil dans le but d'assurer un approvisionnement de houille suffisant et convenable au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas deux piastres par tonne de deux mille livres, livrée sans frais sur les wagons aux mines :

Et de la part de Sa Majesté, de payer la dite subvention par versements comme susdit.

2. La compagnie sera tenue de remplir le dit contrat sous tous rapports, et pourra faire tout ce qui sera nécessaire à cet effet.

3. Afin de faciliter les arrangements financiers qui permettront à la compagnie de terminer le chemin de fer comme susdit, sans retards, et d'acquérir et annexer à son réseau le chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, ci-après appelé " l'embranchement d'Alberta ", lequel, en vertu du chapitre trente-huit des statuts de 1893, elle exploite maintenant à titre de locataire, et qu'elle est convenue d'acheter, la compagnie pourra émettre des obligations qui deviendront une première charge et un gage sur l'embranchement d'Alberta et la ligne du Nid-de-Corbeau, et qui seront exclusivement garanties par ces lignes, de la même manière et au même effet que si ces deux voies ferrées qui doivent être ainsi annexées à son réseau étaient construites par la compagnie comme embranchements de son chemin de fer, au sens du premier article du chapitre cinquante et un des statuts de 1888, et le dit article s'y appliquera en conséquence, ce premier gage devant être subordonné au paiement du prix d'achat de l'embranchement d'Alberta, ainsi qu'il est stipulé dans la dite convention de l'acheter.

Par l'acte 62-63 Vic., ch. 7 *(Sanctionné le 11 août 1899) :—*

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de

lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

415. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour un prolongement de sa ligne à partir de, à, ou près Coe-Hill ou la station de Rathbun, sur la ligne de la compagnie, jusqu'à ou près Bancroft, n'excédant pas 21 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892 ;

416. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour un chemin de fer entre Montcalm et la jonction de Saint-Tite, sur le chemin de fer des Basses-Laurentides, Québec, n'excédant pas 53½ milles ; et pour un embranchement depuis sa ligne-mère jusqu'aux chutes de Shawinigan, Québec, n'excédant pas 6½ milles ;

417. A la Compagnie de chemin de fer et de carrières de Phillipsburg, pour une erreur en moins dans le prolongement de son chemin de fer à partir d'un point sur la ligne de la compagnie à ou près l'extrémité de la section subventionnée, jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg, Québec, n'excédant pas $\frac{66}{100}$ de mille ;

418. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une ligne à partir de Strathroy, Ontario, *via* Adelaïde et Arkona, soit jusqu'à Forest, Tedford ou Park-Hill, n'excédant pas 24 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

419. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une ligne de chemin de fer à partir de Frédéricton, dans le comté d'York, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Woodstock, dans le comté de Carleton, n'excédant pas 59 milles ;

420. Pour un chemin de fer depuis Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à St-Peters, n'excédant pas 30 milles ;

421. Pour un chemin de fer depuis Windsor, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Truro, *via* le township de Clifton, n'excédant pas 58 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

422. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près la station de Brookfield, Nouvelle-Ecosse, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Eastville, n'excédant pas 25 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

423 Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer Oriental du Canada, jusqu'au village de Stanley, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 6 milles ;

424. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi jusqu'à Stottville, ou quelque point sur le chemin de fer Delaware et Hudson (Grand-Tronc), dans la paroisse de Saint-Paul de l'Ile-aux-Noix, n'excédant pas 19 milles ;

425. Pour un chemin de fer entre Pontypool et Bobcaygeon, *via* Lindsay, Ontario, n'excédant pas 40 milles ;

426. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac du Pacifique, pour un chemin de fer depuis Aylmer jusqu'à Hull, Québec, n'excédant pas 9 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

427. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour un embranchement depuis un point sur le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, au village ou près du village de Quyon, vers le village du Portage-du-Fort, Québec, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897 ;

428. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-d'Orford, pour un embranchement de sa ligne depuis un point entre Lawrenceville et Eastman jusqu'à Waterloo, n'excédant pas 13 milles ;

429. A la Compagnie du chemin de fer de Atlantique et Lac-Supérieur, pour un prolongement de son chemin de fer depuis Caplan jusqu'à Paspébiac, Québec, n'excédant pas 30 milles ;

430. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour un chemin de fer depuis la jonction de Saint-Robert jusqu'à Sorel, 6½ milles (cette subvention devant être payée seulement au cas où des droits raisonnables de circulation sur le chemin de fer du Sud-Est, entre les deux points ci-dessus mentionnés, ne seraient pas accordés à la compagnie en premier lieu mentionnée à des conditions approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé), et depuis Mont-Johnson jusqu'à la station de Saint-Grégoire, 1 mille, n'excédant pas en tout 7½ milles ;

431. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la ville de Liverpool, *via* le village de Calédonia, ou jusqu'au village de Calédonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance totale n'excédant pas 62 milles ;

432. Pour un chemin de fer depuis Indian-Gardens, comté de Queen, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Shelburne, dans la dite province, distance de 35 milles ;

433. La subvention à laquelle a droit la Compagnie du chemin de fer d'Ontario à la Rivière La Pluie, aux termes du chapitre 4 de 1897, sera de $6,400 par mille pour les 80 milles mentionnés au dit acte, n'excédant pas en tout $512,000 ;

434. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour les prolongements, embranchements ou additions à son réseau qui permettront à la dite compagnie de raccorder ses lignes ferrées ou ses lignes de raccordement avec les mines de fer ou autres, ou les exploitations minérales ou forestières, dans les comtés de Peterborough, Northumberland, Hastings, Lennox et Addington, Frontenac ou Leeds, payable par versements déterminés par la longueur de chacun des dits prolongements, embranchements ou additions, suivant le cas, au lieu de la partie de la balance impayée de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Napanee et Occidental, par le chapitre 5 de 1892, mais n'excédant pas $3,200 par mille pour 10 milles, et ne dépassant pas en totalité $32,000 ;

435. A la Compagnie du chemin de fer de Québec et Lac-Saint-Jean, pour 12 milles de son chemin de fer depuis le terminus de sa ligne en eau profonde, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, au lieu de la subvention accordée pour les 12 milles mentionnés au chapitre 4 de 1894 ;

436. Pour une ligne de chemin de fer depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, n'excédant pas 35 milles ;

437. Pour un chemin de fer depuis le Saut-Sainte-Marie, Ontario, vers la rivière et le port de Michipicoton, et vers la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, n'excédant pas 40 milles ;

438. Pour une ligne d'embranchement depuis la ligne-mère du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound jusqu'à la ville de Parry-Sound, Ontario, n'excédant pas 5 milles ;

439. Pour un chemin de fer depuis le village d'Haliburton, *via* le village de Whitney, vers la ville de Mattawa, Ontario, n'excédant pas 20 milles ;

440. Pour un prolongement du chemin de fer de Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, depuis Tilsonburg jusqu'à Ingersoll ou Woodstock, Ontario n'excédant pas 28 milles ;

441. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, depuis la jonction de Sorel, le long de la rive sud, jusqu'à Lotbinière, Québec, distance n'excédant pas 82 milles ;

442. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, pour un prolongement de son chemin de fer jusqu'à Stanstead-Plain, Québec, n'excédant pas 2½ milles;

443. Pour un chemin de fer de Port-Hawkesbury, sur le détroit de Canso, à l'Anse au Caribou (Nouvelle-Ecosse), distance de 10 milles ;

444. Pour un chemin de fer allant de Fort-Frances, Ontario, vers l'ouest jusqu'à un endroit situé à ou près l'embouchure de la rivière LaPluie, distance n'excédant pas 70 milles ;

445. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer depuis les houillères de Newcastle jusqu'à Gibson, Nouveau-Brunswick, distance n'excédant pas 30 milles ;

446. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour un chemin de fer à partir d'un endroit sur la ligne actuelle du chemin de fer le Grand-Nord de Winnipeg, au nord de la rivière du Cygne, jusqu'à Prince-Albert, Territoires du Nord-Ouest, distance n'excédant pas 100 milles ;

447. Pour un chemin de fer à partir du voisinage de la station d'Antler, allant jusqu'à un endroit près de la montagne L'Orignal, Manitoba, distance n'excédant pas 50 milles ;

448. Pour un chemin de fer allant de Sunnybrae à Country-Harbour, et d'un endroit situé à ou près Country-Harbour-Cross-Roads à Guysboro, Nouvelle-Ecosse, pour remédier à l'inexactitude du nombre de milles mentionné comme distance entre ces endroits dans la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, la distance supplémentaire n'excédant pas 15 milles ;

449. Pour un chemin de fer de Port-Clyde vers Lockport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance n'excédant pas 20 milles ;

450. Pour un chemin de fer allant d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près Halifax, vers le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, n'excédant pas 20 milles ;

451. Pour un chemin de fer allant de Labelle, dans la province de Québec, dans la direction du Nord-Ouest, jusqu'à Nominingue, par la voie de Notre-Dame-de-l'Annonciation, distance n'excédant pas 22 milles ;

452. Pour un chemin de fer d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, à Meaford, n'excédant pas 21 milles ;

453. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour sa ligne de chemin de fer à travers la ville de Hull, Québec, n'excédant pas 4 milles ;

454. A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta-Ouest, allant d'un endroit sur la frontière des Etats-Unis à l'ouest du rang 27, dans une direction nord-ouest vers Anthracite, dans le district d'Alberta, distance n'excédant pas 50 milles ;

455. A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, pour un chemin de fer allant de la ville de South-Edmonton, Territoires du Nord-Ouest, à North-Edmonton, et de là dans une direction ouest vers la passe de la Tête-Jaune, distance n'excédant pas 50 milles ;

456. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, en sus des 20 milles subventionnés par le chapitre 4 de 1897, et en continuation depuis l'extrémité ouest des dits 20 milles vers la rivière Saint-Jean, nouvelle distance ne dépassant pas 15 milles ; et pour le chemin de fer de la compagnie allant d'un endroit sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à ou près les Grandes-Chutes ou Saint-Léonard, ou entre les Grandes-Chutes et Saint-Léonard, et dans la direction est vers Campbellton, le dit endroit devant être approuvé par le gouverneur en conseil, distance de 12 milles, le tout n'excédant pas 27 milles ;

457. Pour un chemin de fer prolongeant l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, distance n'excédant pas 3 milles ,

458. A la Compagnie du chemin de fer Oriental du Canada, pour une ligne de chemin de fer partant de Nelson, Nouveau-Brunswick, et se reliant à la ligne-mère de la compagnie allant à Chatham, pour compléter le raccordement de Nelson à la dite ligne-mère, n'excédant pas en tout 2¼ milles ;

459. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour prolonger la ligne de la compagnie vers l'ouest à partir d'un point sur ou près le chemin de borne de Richmond, près de Deseronto, sur une distance n'excédant pas 2 milles ; aussi, pour un prolongement de la ligne de la compagnie, à partir de son terminus actuel à Tweed, dans une direction nord, sur une distance de 2 milles, et pour un prolongement de la ligne de la compagnie depuis l'extrémité des deux derniers milles mentionnés, dans une direction nord, n'excédant pas 3 milles,—en tout, 7 milles,—ces subventions devant être payables pour chacune des sections mentionnées quand chacune de ces sections sera terminée ;

460. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern, pour une prolongation de sa ligne depuis son terminus actuel à Iron-Mines, dans une direction nord-ouest, sur une distance n'excédant pas 5 milles ; et aussi pour une prolongation du chemin de fer de la compagnie vers le sud, depuis son terminus sud actuel jusqu'à la jonction de l'Ontario Central et du chemin de fer Canadien du Pacifique, distance n'excédant pas 2 milles ; mais la subvention en dernier lieu mentionnée pour les dits 2 milles de chemin de fer ne sera pas accordée dans le cas où le comité des chemins de fer du Conseil privé trouvera que la compagnie peut obtenir des droits de circulation suffisants, à des conditions raisonnables, sur cette partie de la ligne du chemin de fer Ontario-Central entre l'extrémité actuelle du chemin de fer Ontario, Belmont et Northern et la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de l'Ontario-Central,—ces subventions devant être payables pour chacune des sections mentionnées quand chacune de ces sections sera terminée ;

461. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer *Pembroke Southern* à ou près Golden-Lake, Ontario, vers un point sur le chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, à ou près Bancroft, n'excédant pas 20 milles ;

462. Pour une ligne de chemin de fer depuis Paspébiac, Québec, jusqu'à Gaspé, dans la dite province, n'excédant pas une distance de 82 milles ;

463. A la Compagnie de chemin de fer du Lac-Erié et Riviére-Détroit, pour une ligne de chemin de fer depuis Ridgetown, Ontario, jusqu'à Saint-Thomas, dans la dite province, distance n'exédant pas 44 milles,—cette subvention ne devant être payée que dans le cas où l'on n'accorderait pas à la compagnie en premier lieu mentionnée des droits de circulation suffisants sur le chemin de fer du Sud du Canada, entre les deux points ci-dessus nommés, à des conditions qui devront être approuvées par le comité des chemins de fer du Conseil privé ;

464. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour la construction d'embranchements depuis la ligne-mère de la compagnie jusqu'à la mine de fer à Bluff-Point et jusqu'à la mine Martele, dans le comté de Renfrew, n'excédant pas 5 milles ;

465. Pour un chemin de fer depuis le village de Parry-Sound, en allant vers le nord, jusqu'à Sudbury, n'excédant pas 20 milles.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder les subventions ci-après memtionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir :—

466. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, pour un chemin de fer depuis un point à une distance de 80 milles à l'ouest de la station Stanley, sur le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest, jusqu'à Fort-Frances, sur une distance de 140 milles, à $6,400 par mille, n'excédant pas en totalité.. $896,000 00

467. A la Compagnie du pont de Québec, pour la construction d'un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent, au bassin de la Chaudière, près de Québec, un million de piastres, duquel montant il pourra être payé 40 pour 100 sur les estimations mensuelles approuvées par les ingénieurs de l'Etat, des matériaux livrés et de l'ouvrage fait.......... $1,000,000 00

468. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour la restoration et le renouvellement du pont de chemin de fer sur la rivière Yamaska, à Yamaska, Québec.......... $50,000 00

469. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Richelieu à Sorel, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas.......... 35,000 00

470. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Saint-François, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas. 50,000 00

471. Pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Nicolet, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas.... 15,000 00

472. A la Compagnie du chemin de fer Mildland (à responsabilité limitée), pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Shubenacadie, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas.......... 33,750 00

473. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière Saint-Maurice, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas.......... 16,425 00

474. Aussi, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière du Loup, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ce pont, n'excédant pas.......... 15,000 00

475. Aussi, pour aider à la construction d'un pont d'acier et d'un viaduc sur la rivière Maskinongé, 15 pour 100 de la somme dépensée sur ces travaux, n'excédant pas.......... 15,000 00

4. Les subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Rivière-La-Pluie, à la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton, Yukon et Pacifique, sont accordées à la condition, et si elles sont reçues et payées en vertu de l'autorité du présent acte aux compagnies ci-dessus mentionnées respectivement, elles seront reçues à condition qu'en aucun temps les dites compagnies ne se fusionneront, et qu'aucune d'entre elles ne fusionnera ou n'affermera sa ligne ou ses lignes à aucune compagnie autre que celles mentionnées dans le présent article, sauf celles qui pourraient avoir été autorisées par le parlement; et qu'aucun des dits chemins de fer ne sera affermé ni exploité par aucune autre compagnie, ni qu'aucune des dites compagnies ne fera de convention pour établier un fonds commun ou former une masse de ses recettes avec celles d'aucune autre compagnie de chemin de fer; et tout bail, toute fusion ou convention de ce genre sera absolument nul, excepté en tant que cette convention s'étendra aux arrangements de trafic et de circulation qui auront été approuvés par le Gouverneur en conseil.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil' payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépassser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention

que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille ; et le gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par ces compagnies ou chacune d'elles, sur tous ou chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

7. Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,— excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

8. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou corporation qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné par le présent aete, seront tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie pour une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

9. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

Par l'acte 63-64 Vic., ch. 8 (1900). (*Sanctionné le 18 juillet 1900*).

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous men-

tionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille :—

476. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près la jonction du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa et du Grand-Tronc jusqu'au village de Minden, dans le comté d'Haliburton, Ontario, n'excédant pas 12 milles.

477. A la Compagnis du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une voie ferrée, commençant à un point à ou près la station de Caradoc, sur la ligne du Pacifique Canadien, et se rendant à la ville de Strathroy, Ontario, n'excédant pas 7 milles.

478. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer du Sud de Pembroke à ou près Golden-Lake, vers un point sur le chemin d'Irondale, Bancroft et Ottawa à ou près Bancroft, Ontario, pour le nouveau prolongement de ce chemin dans une direction ouest à partir du terminus ouest des 20 milles subventionnés par le chapitre 4 de 1897, pour une distance n'excédant pas 20 milles.

479. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma, pour 25 milles de sa voie ferrée depuis son terminus au havre de Michipicoton, lac Supérieur, vers la ligne-mère du Pacifique Canadien, et pour un autre prolongement de la voie ferrée de cette compagnie depuis le Saut-Sainte-Marie vers la rivière et le havre de Michipicoton, Ontario, dans la direction de la ligne-mère du Pacifique Canadien, 25 milles en tout, n'excédant pas 50 milles.

480. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour un nouveau prolongement de sa voie depuis Bancroft ou son voisinage jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique Canadien entre Whitney et Barry's-Bay, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

481. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour une voie ferrée entre Little-Current, sur l'île Manitouline, et Sudbury, Ontario, sur le Pacifique Canadien,—la compagnie s'engageant à ériger un pont entre Little-Current et la terre ferme, le dit pont devant être construit et entretenu de manière à donner toutes facilités convenables, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour la circulation gratuite des véhicules et piétons comme sur une route publique,—les travaux devant être commencés et poursuivis à partir de Little-Current et de Sudbury,—une moitié de la subvention étant applicable, à mesure qu'elle sera acquise, aux travaux commençant à Little-Current et poursuivis dans la direction de Sudbury, et une moitié applicable, à mesure qu'elle sera acquise aux travaux commençant à Sudbury et poursuivis dans la direction de Little-Current,—le tracé de la voie ferrée devant croiser l'embranchement sur Saut-Sainte-Marie du chemin de fer Canadien du Pacifique,—n'excédant pas 66 milles.

482. Pour un chemin de fer entre Bracebridge, dans le Muskoka, et un point à ou près de Baysville, Ontario, n'excédant pas 15 milles.

483. Pour un chemin de fer commençant à un point à 20 milles au nord de Parry-Sound et s'étendant de ce point jusqu'à la rivière des Français, Ontario, n'excédant pas 35 milles.

484. Pour un chemin de fer depuis un point à 20 milles au nord-est du village d'Haliburton, *via* le village de Whitney, vers le village de Mattawa, Ontario, n'excédant pas 40 milles.

485. A la Compagnie de Kingston à Pembrooke, pour un chemin de fer d'embranchement jusqu'aux mines de fer dans le township de Bedford, Ontario, n'excédant pas 12 milles.

486. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie depuis le terminus nord actuel jusqu'à un point à l'est du dit terminus, n'excédant pas 2 milles ;

Et aussi pour un prolongement depuis un point sur le chemin de fer pour le relier au chemin de fer de Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, au chemin de fer de la Baie-de-Quinté, au chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal Rideau, le reliquat de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892,—n'excédant pas 9½ milles.

487. Pour un chemin de fer depuis Dyment, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au district minier de New-Klondike, Ontario, n'excédant pas 7 milles.

488. A la Compagnie du chemin de fer Schomberg à Aurora, pour un prolongement de sa ligne depuis son terminus oriental jusqu'à son point sur ou près le lac Bond, Ontario, n'excédant pas 4 milles.

489. A la Compagnie du chemin de fer de Nipissingue à la Baie de James, pour une voie ferrée depuis la station de North-Bay ou son voisinage, sur la ligne du Pacifique Canadien, dans la direction de la baie de James ou du lac Tamagamingue, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

490. Pour aider à la Compagnie du pont de chemin de fer d'Ottawa à New-York, sur le Saint-Laurent, et pour la partie canadienne de ce pont, n'excédant pas $90,000.

491. A la Compagnie du Grand-Tronc du Canada, pour la reconstruction et l'élargissement du pont Victoria sur le Saint-Laurent, province de Québec, en sus du montant reçu par la compagnie à compte de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, savoir : $270,000, afin de porter la subvention en aide à l'entreprise au chiffre de $500,000, à la condition que les péages exigibles pour la circulation des piétons et voitures sur le pont soient sujets à l'approbation du gouverneur en conseil, n'excédant pas $230,000.

492. Pour un pont de chemin de fer et de trafic sur l'Ottawa à la pointe Nepean, entre la cité d'Ottawa, Ontario, et la cité de Hull, Québec, à la condition que le pont soit construit de manière à donner des facilités convenables, à la satisfaction du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour le passage gratuit des voitures et piétons comme sur un chemin public, en sus des $112,500 déjà accordées,—et nonobstant tout ce que contient le dit acte, la subvention par le présent accordée, ainsi que l'octroi de $112,500 en vertu du chapitre 4 de 1897, seront payés lors de l'achèvement du pont et de ses avenues, sur rapport de cet achèvement par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre,—une somme n'excédant pas $100,000.

493. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, pour prolonger davantage sa voie au nord de la rivière du Cygne jusqu'à Prince-Albert, T. N.-O., en sus de l'octroi accordé par le chapitre 7 de 1899, une nouvelle longueur n'excédant pas 100 milles.

494. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité ouest de l'embranchement sur Waskada du chemin de fer Canadien du Pacifique, Manitoba, allant plus à l'ouest, n'excédant pas 20 milles.

495. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer de la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, vers Cardston, Alberta, T.N.-O., pour 30 milles de sa ligne à $2,500 par mille.

496. A la Compagnie du chemin de fer de Kaslo et Lardo-Duncan, pour un chemin de fer depuis le lac Duncan vers Lardo ou le lac La Flèche, Colombie-Britannique, ou depuis Lardo jusqu'au lac La Flèche, n'excédant pas 30 milles.

497. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, pour le chemin de fer de la compagnie, en sus des 15 milles subventionnés par le chapitre 7 de 1899, sur la section est de la ligne, et en le continuant à partir de l'extrémité ouest des dits 15 milles, une autre distance de 15 milles vers la rivière Saint-Jean ; et pour le dit chemin de fer, en sus des 12 milles subventionnés par le dit chapitre sur la section ouest de la dite ligne, une autre distance, à partir

de son extrémité est, de 15 milles, vers Campbelton, N.-B.,—n'excédant pas 30 milles.

498. Pour une ligne de chemin de fer depuis la Jonction de Saint-Charles, sur l'Intercolonial, vers l'embranchement du chemin de fer de Témiscouata sur Saint-François, Québec, n'excédant pas 45 milles, et depuis l'embouchure de la rivière St. Francis, N.-B., dans une direction ouest vers la Jonction de Saint-Charles, 15 milles, n'excédant pas en totalité 60 milles.

499. Pour une ligne de chemin de fer depuis Bristol, dans le comté de Carleton, N.-B., sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, dans une direction est, n'excédant pas 17 milles.

500. Pour une ligne de chemin de fer depuis Shédiac, comté de Westmoreland, N.-B., jusqu'à Shemogue et vers le Cap Tourmentin, dans le dit comté, n'excédant pas 38 milles.

501. Pour un chemin de fer depuis Lockport, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à la rivière au Sable, ou quelque autre point convenable de raccordement, n'excédant pas 20 milles.

502. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour une voie ferrée en prolongement de la voie de la compagnie dans une direction nord, entre Broadcove et Chéticamp, Cap-Breton, N.-E., n'excédant pas 40 milles.

503. Pour un chemin de fer entre Bridgetown et Victoria-Beach, N.-E., n'excédant pas 30 milles.

504. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, embranchement de Pictou, jusqu'à Kempt-Town, comté de Colchester, N.-E., n'excédant pas 4½ milles.

505. Pour un chemin de fer depuis le lac Brazil, sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, jusqu'à Kemptville, N.-E., n'excédant pas 11 milles.

506. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour lui permettre de prolonger sa voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships-unis de Preston et Hartwell, province de Québec, n'excédant pas 30 milles.

507. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour une voie ferrée depuis un point dans le quartier d'Hochelaga, Montréal, jusqu'à un point sur le chemin de fer le Grand-Nord, dans ou près la ville de Joliette, passant dans le voisinage de la ville de L'Assomption, Québec, avec un tronçon se rendant dans la dite ville, n'excédant pas 42 milles.

508. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour un pont de chemin de fer à une seule voie, avec deux chaussées de 10 pieds de largeur, pour la circulation gratuite des voitures et des piétons, comme sur un chemin public, entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne, au confluent de l'Ottawa et du Saint-Laurent, $150,000.

509. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour aider à la construction d'un pont sur la rivière du lac Ouareau, $15,000.

510. A la Compagnie du chemin de fer d'Arthabaska, pour une voie ferrée entre Victoriaville et Chester-Ouest, province de Québec, une distance n'excédant pas 12 milles.

511. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour un embranchement à partir de ou près la ville de Joliette et se dirigeant vers Sainte-Emilie, en passant par les paroisses de Sainte-Béatrice et Saint-Jean-de-Matha, n'excédant pas 20 milles.

512. Pour un chemin de fer entre Farnham, province de Québec, et Frelighsburgh et la frontière internationale, n'excédant pas 21 milles.

513. Pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-François, au lieu de la subvention accordée en vertu du chapitre 7 de 1899, à Saint-François-du-Lac, à la condition que le pont, avec ses approches, soit construit de manière à permettre aux municipalités d'en faire usage, d'établir et entretenir une voie convenable pour la circulation gratuite des piétons, voitures et animaux, le dit pont devant être approuvé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, $50,000.

514. Pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu de la subvention accordée en vertu du chapitre 7 de 1899, $15,000.

515. Pour une ligne de chemin de fer depuis Halifax vers un point sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, dans le comté de Lunenburg, en sus et en prolongement des 20 milles subventionnés par le chapitre 7 de 1899, n'excédant pas 20 milles.

3. Les subventions par le présent accordées et toutes autres subventions antérieurement accordées en vertu de quelque acte du parlement encore en vigueur, mais qui n'ont pas été payées en entier, pour aider à la construction de quelque chemin de fer ou pont, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et pourront, à moins qu'il n'y soit formellement autrement pourvu par le présent acte, au choix du gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme il suit :—

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ; ou

(*c*) sur des estimations du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux faits justifient le paiement d'une somme de pas moins de soixante mille piastres ;

(*d*) Au sujet de (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

4. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement ; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et terminées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et dévis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

5. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille ; et le gouverneur en conseil aura en tout temps le controle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par ces compagnies ou chacune d'elles, sur tous ou chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

6. Le gouverneur en conseil pourra stipuler, comme condition de l'octroi des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du parlement à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat entre Sa Majesté et la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploiera pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués en Canada, si ces rails peuvent être obtenus en Canada de qualité convenable et à des termes aussi favorables que d'autres rails peuvent être obtenus, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

7. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou corporation qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, seront tenus de fournir, chaque année, au gouvernement du Canada, des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

8. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

9. L'alinéa 20 de l'article 20 du chapitre 7 des statuts de 1899 est modifié en y insérant après le mot "ferrées", dans la quatrième ligne, les mots "ou de raccorder les dites lignes".

10. La subvention accordée par le chapitre 7 des statuts de 1899 pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent, au bassin de la Chaudière, près de Québec, sera censée être applicable, quant à un tiers de son montant, à l'infrastructure et aux avenues du pont, et quant aux deux autres tiers, à sa superstructure ; et la dite subvention pourra être payée sur cette base par autorisation du gouverneur en conseil, sur des estimations des travaux exécutés fournies de temps à autre par l'ingénieur en chef des chemins de fer et des canaux de l'Etat, de façon qu'un tiers de cette subvention, et pas plus, puisse être payé à l'égard et lors de l'achèvement de la maçonnerie de l'infrastructure et des avenues du dit pont, un tiers, et pas plus, lorsque les travaux et les matériaux de moitié de la superstructure seront faits et fournis, à l'égard de ces travaux et matériaux, et le tiers restant lors de l'achèvement complet des travaux.

Par l'acte 1. Edouard VII, chapitre VII *(sanctionné le 23 mai 1901.)*

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interpretation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais de têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemius de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessus mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui qui ne coûteront pas plus, en moyenne, que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée ; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemins de fer

n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen de la longueur subventionnée qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $3,400 par mille :—

516. Pour un chemin de fer partant de quelque point sur le chemin de fer Intercolonial, à ou près New-Glasgow et allant à Country-Harbour, Nouvelle-Ecosse, et partant d'un point à ou près Country-Harbour-Cross-Roads et allant à Guysborough, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, et par le chapitre 7, article 2, alinéa 34, de 1890, n'excédant pas 80 milles.

517. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Nouveau-Brunswick, pour une voie ferrée partant d'un point de ou près la Jonction de Saint-Charles ou la Jonction de la Chaudière ou d'un point sur le chemin de fer Central de Québec près de Saint-Anselme, Québec, allant vers le terminus actuel de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 45 milles,—et pour une voie ferrée partant de l'embranchement de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, et allant dans une direction ouest, vers la Jonction de la Chaudière, n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 23, de 1900 ; aussi pour une voie ferrée en prolongement de l'embranchement sur Saint-François du chemin de fer de Témiscouata jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-François, Nouveau-Brunswick, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, article 2, alinéa 43, de 1899, n'excédant pas 3 milles, et ne dépassant pas en totalité 63 milles.

518. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à la Ligne Provinciale, pour une voie ferrée depuis Farnham, Québec, jusqu'à Frelighsburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 37, de 1900, n'excédant pas 19 milles.

519. Pour une voie ferrée depuis un point sur l'Intercolonial à ou près la Jonction de Windsor, jusqu'à Upper-Musquodoboit, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 23, de 1897, n'excédant pas 40 milles.

520. Pour une voie ferrée depuis Pubnico, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Port-Clyde ou la rivière Clyde, au lieu de la balance non dépensée de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 26, de 1897, n'excédant pas 31 milles.

521. A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une voie ferrée depuis le terminus ouest des 20 milles subventionnés par le chapitre 7, article 2, alinéa 47, de 1899, et allant dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 2, alinéa 3, de 1900 ; aussi entre le terminus les lignes précédemment subventionnées et un point situé à environ 40 milles à l'ouest de Golden-Lake, dans une direction ouest vers Bancroft, n'excédant pas 11 milles et ne dépassant pas en totalité 31 milles.

522. Pour une voie ferrée depuis la station de Chipman, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Gibson, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, de 1897, et par le chapitre 7, article 2, alinéa 31, de 1898, n'excédant pas 45 milles.

523. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour une voie ferrée depuis un point à ou près Point-Tupper, sur l'Intercolonial, jusqu'à Broad-Cove et Chéticamp, Nouvelle-Ecosse, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, par le chapitre 7, article 2, alinéa 29, de 1899, et par le chapitre 8, article 2, alinéa 27, de 1900, n'excédant pas 98 milles.

524. Pour une voie ferrée depuis Caplin jusqu'à Paspébiac, Québec, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7, article 2, alinéa 15, de 1899,—le contrat de subvention devant être conclu avec les syndics ou séquestres en vertu d'une hypothèque de la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supé-

rieur, et devant contenir comme conditions que la subvention, lorsqu'elle aura été acquise, sera payée de la manière suivante :—

1° A la *Hamilton Bridge Works Company*, pour solde des superstructures de ponts sur la dite section du chemin de fer, quand elles auront été fournies et érigées par cette compagnie, une somme n'excédant pas $35,000 ;

2° Pour l'achèvement de la chaussée et des travaux s'y rattachant ;

3° Pour solder les balances en souffrance. au *pro rata*, en règlement de réclamations pour main-d'œuvre, comptes de pension, matériaux et approvisionnements fournis au sujet de la construction de la dite section du chemin de fer, n'excédant pas en totalité 30 milles.

525. A la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour une voie ferrée depuis un point sur la ligne du Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, Ontario, jusqu'à Schomberg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897, n'excédant pas 15 milles.

526. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une voie ferrée depuis l'extrémité du 62ème mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 5, de 1897, n'excédant pas 20 milles.

527. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et de l'Ouest, pour sa voie ferrée depuis Campbellton, sur l'Intercolonial, Nouveau-Brunswick, vers les Grandes-Chutes, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4, article 2, alinéa 10, de 1897, n'excédant pas 20 milles.

528. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 36 milles de sa ligne depuis un point à ou près Shawville, franchissant la rivière Ottawa *via* l'île du Calumet, jusqu'à Pembroke, y compris la construction de ponts sur les deux chenaux de l'Ottawa à l'île du Calumet, et dont 14 milles prendront la place de la balance non dépensée de la subvention accordée par le chapitre 4, article 3, alinéa 2, de 1897, n'excédant pas $115,200.

529. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour sa voie ferrée depuis un point sur sa ligne entre Sudbury et Little-Current jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson à ou près la rivière Goulais, en sus et comme nouveau prolongement de son chemin de fer subventionné par le chapitre 8, article 2, alinéa 6, de 1900, une longueur additionnelle n'excédant pas 130 milles.

530. Pour une voie ferrée depuis Grandique-Ferry, Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Arichat, n'excédant pas 8 milles.

531. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Ontario, pour un nouveau prolongement de sa voie ferrée subventionnée par le chapitre 8, article 2, alinéa 5, de 1900, dans une direction nord, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Atlantique Canadien à ou près Whitney, Ontario, n'excédant pas 20 milles.

532. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée depuis un point sur ou près le lac Sharbot, Ontario, *via* Lanark, jusqu'à Carleton-Place, n'excédant pas 41 milles.

533. A la Compagnie du chemin de fer Norwood à Apsley, pour une voie ferrée entre Norwood (Ontario) et le village d'Apsley, n'excédant pas 30 milles.

534. Pour une voie ferrée à partir d'un endroit sur le chemin de fer Dominion-Atlantic, à ou près Wolfville (Nouvelle-Ecosse), jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin des Mines, n'excédant pas 1 mille.

535. A la Compagnie du chemin de fer Central d'Algoma et de la Baie d'Hudson, pour une voie ferrée à partir du Saut-Sainte-Marie et allant jusqu'à un endroit, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près la rivière White, dans le district d'Algoma, en sus de la subvention accordée au chemin de fer d'Algoma Central en 1899, par le chapitre 8, article 2, alinéa 23, et en 1900 par le chapitre 8, article 2, alinéa 4, une nouvelle longueur de voie n'excédant pas 135 milles.

536. Pour une voie ferrée allant de Bridgetown (Nouvelle-Ecosse) à Middleton, en prolongement de la ligne subventionnée par le chapitre 8, article 2, alinéa 28, de 1900, n'excédant pas 11 milles.

537. Pour une voie ferrée allant d'un endroit sur le chemin de fer Grand-Tronc à ou près Burk's-Falls (Ontario) jusqu'à la rivière Maganétawan, n'excédant pas 2 milles.

538. Pour une voie ferrée allant d'Halifax au chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, à partir de l'extrémité du 40e mille d'Halifax, subventionné par le chapitre 8, article 2, alinéa 40, de 1900, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, n'excédant pas 30 milles.

539. Pour une voie ferrée à partir d'un point sur l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près la station du lac Bruce, vers le nord, jusqu'à un point à ou près le lac Rock, dans le district d'Algoma, n'excédant pas 9 milles.

540. Pour une voie ferrée à partir de Roberval, Québec, allant à l'ouest vers la baie de James, n'excédant pas 60 milles.

541. Pour une voie ferrée à partir d'un point sur l'embranchement de Selkirk du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à la rivière Icelandic, par la voie de Gimli, n'excédant pas 35 milles.

542. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest, pour un prolongement de sa voie ferrée à partir du 50ème mille de Campbellton, déjà subventionnée, allant vers l'ouest, pour la raccorder avec sa ligne de chemin de fer subventionnée, à 27 milles à l'est de la rivière Saint-Jean, n'excédant pas 33 milles.

543. Pour une voie ferrée partant du lac Duncan et allant à Lardo ou au lac La Flèche, Colombie-Britannique, ou de Lardo au lac La Flèche, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8, article 3, alinéa 21, de 1900, n'excédant pas 30 milles.

3. Le Gouverneur en conseil pourra accorder à la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour la partie non acquise de la subvention accordée pour les 62 milles de sa ligne de chemin de fer allant de Hull vers le Désert, par le chapitre 4, article 3, alinéa 3 de 1897, une somme n'excédant pas $35,882.

4. Les subventions par le présent accordées et toutes autres subventions antérieurement accordées en vertu de quelque acte du parlement encore en vigueur, mais qui n'ont pas été payées en entier, pour aider à la construction de quelque chemin de fer ou pont, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et pourront, à moins qu'il n'y soit formellement autrement pourvu par le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme il suit :—

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ; ou

(*c*) sur des estimations du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux faits justifient le paiement d'une somme de pas moins de soixante mille piastres ;

(*d*) au sujet de (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. La subvention de 66 milles, accordée à la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, pour une voie ferrée entre Little-Current, dans l'île Manitouline, et Sudbury, Ontario, par l'alinéa 6 de l'article 2 du chapitre 8 des statuts de 1900, pourra faire l'objet d'un contrat avec la compagnie et être payée, et les travaux pourront être commencés et poursuivis en deux sections, la première commençant aux ou près des mines Victoria, dans le township de Denison, et allant jusqu'à Sudbury, et de là vers le nord-est dans la direction du lac Wahnapitaë, ne dépassant pas 33 milles ; la seconde section commençant à Little-Current et allant jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et s'y raccordant, à ou près Stanley, dans le township de Baldwin, sur le che

min de fer Canadien du Pacifique, ne dépassant pas 31 milles, à condition, cependant, que la compagnie exécute les entreprises énoncées à l'alinéa 6 de l'article 2 du chapitre 8 des statuts de 1900.

6. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui auront établi à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1901, et terminées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et elles seront aussi construites sur un tracé, en conformité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés en chaque cas dans un contrat qui sera conclu entre la compagnie et le dit ministre, contrat que le dit ministre est par le présent autorisé à conclure, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil.

7. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, seront subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements de trafic et autres droits, qui offriront à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des facilités raisonnables et convenables dans l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements de trafic équitables ct raisonnables avec les compagnies en correspondance, et un tarif de péages uniforme par mille, entre tous les chemins de fer qui se raccorderont entre eux ; et le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs de péages à prélever et imposer par chacune des compagnies, ou sur chacun des chemins de fer par le présent subventionnés.

8. Toute compagnie recevant une subvention en vertu du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou partie d'un chemin de fer subventionné en vertu du présent acte, seront tenus de fournir, chaque année, au gouvernement du Canada, des moyens de transport pour les hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour le service postal ; et ce transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en conseil ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année sur le montant de la subvention reçue par la compagnie en vertu du présent acte.

9. A l'égard de tous les chemins de fer subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possédera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de fer, devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

10. Le Gouverneur en conseil pourra stipuler, comme condition de l'octroi des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du parlement à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploiera pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués en Canada, si ces rails peuvent être obtenus en Canada de qualité convenable et à des termes aussi favorables que d'autres rails peuvent être obtenus, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

Par l'acte 3 Edouard VII, ch. 57 (sanctionné le 20 octobre 1903).

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de têtes de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qni ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

544. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une voie ferrée, de 9 milles au plus, allant depuis le terminus actuel à Ingersoll jusqu'à Woodstock, au lien de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 26.

545. A la Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour une voie ferrée, de 40 milles au plus, allant de Burkton à Bobcaygeon, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 11.

546. A la Compagnie du chemin de fer de Toronto, Lindsay et Pembroke, pour une voie ferrée, de 51 milles au plus, allant de Golden-Lake à Bancroft, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 6.

547. Au chemin de fer Central d'Ontario, pour un nouveau prolongement de sa ligne, de 40 milles au plus, depuis un point à ou près Bancroft jusqn'à un point sur le chemin de fer Atlantique Canadien à ou près Whitney, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 5, et le chapitre 7 de 1901, article 2, item 16, respectivement.

548. A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour une voie ferrée, de 31 milles au plus en totalité, allant depuis un point à Lambeth jusqu'à Strathroy, par voie des villages de Delaware, Mount-Brydges et de la station de Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Strathroy dans une direction nord jusqu'à Forest, Thedford ou Parkhill, au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 4, et le chapitre 8 de 1900, article 2, item 2, respectivement.

549. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour prolonger sa ligne, de 30 milles au plus, depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 31.

440. Pour une voie ferrée, de 20 milles au plus, de Jonquières à la Baie des Ha-Ha, au lieu de la subvention pour 12 milles accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 21.

551. Pour une voie ferrée, de 50 milles au plus, allant depuis Lime-Ridge dans une direction nord à travers le comté de Wolfe jusque dans le comté de Mégantic, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

552. Pour une voie ferrée, de 60 milles au plus, depuis Joliette jusqu'au ou près le lac Manan, renouvellement de subvention, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897 et le chapitre 8 de 1900.

553. Pour une voie ferrée, de 18 milles au plus, de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes; de 12 milles, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet; et de 8 milles, de Saint-Placide à Saint-André, en totalité 38 milles au plus, renouvellement de subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 5 de 1892, respectivement.

554. Pour une voie ferrée, d'au plus 60 milles, allant de Roberval dans une direction ouest vers la baie de James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 25.

556. Pour une voie ferrée, de 70 milles au plus, de Yamaska à Lotbinière, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 27.

557. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, pour la partie de sa ligne allant depuis un point à l'extrémité est de la cour de la station de Hull de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à un point de raccordement avec les abords du pont Interprovincial dans la cité de Hull, n'excédant pas un mille; et pour une voie ferrée d'un quart de mille au plus, jusqu'à la limite de la cité de Hull, depuis un point sur le chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, présentement appelé le chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, au lieu des soldes des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 12 et 39, respectivement.

558. A la Compagnie du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick (ci-devant la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche et l'Ouest), pour une voie ferrée, de 67 milles au plus, allant depuis l'extrémité ouest de dix milles de sa voie, telle que déjà construite à partir de Campbellton, vers un point sur la rivière Saint-Jean entre Grand-Falls et Edmundston, renouvellement de subvention et au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1897, chapitre 7 de 1899, article 2, item 42, et chapitre 8 de 1900, article 2, item 22.

559. Pour une voie ferrée, de 26 milles au plus, allant de Woodstock à la frontière internationale, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

560. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean, pour une voie ferrée, de 30 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Welford ou Westfield, ou entre les dits deux points, jusqu'à Gagetown, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.

561. A la Shediac and Coast Railway Company, pour une voie ferrée, de 38 milles au plus, depuis Shédiac jusqu'à Shemogue et vers le cap Tourmentin, dans le comté de Westmoreland, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 25.

562. A la Mabou and Gulf Railway Company, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée, de 34 milles au plus, depuis les mines de houille de Mabou jusqu'à un point à ou près Glendyer, de là jusqu'à Orangedale, sur la ligne de l'Intercolonial, renouvellement de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894, et au lieu de la subvention accordée par le dit chapitre pour 25 milles depuis Orangedale jusqu'à Broad-Cove.

563. A la Nova Scotia Eastern Railway Company, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée, de 116 milles au plus, depuis New-Glasgow jusqu'à Cross-Roads, Country-Harbour, de là vers la ville de Guysborough et de là jusqu'au détroit de Canseau, avec un embranchement depuis Cross-Roads, Country-Harbour comme susdit, en suivant la rivière de Country-Harbour jusqu'en eau profonde, au lieu des subventions pour 40 et 80 milles accordées par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 4 et 1, respectivement.

564. Pour une voie ferrée, de 4½ milles au plus, depuis la station Debert, sur l'Intercolonial, jusqu'à la mine de houille de Debert, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 29.

565. Pour une voie ferrée, de 6 milles au plus, depuis un point sur le chemin de fer de Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert jusqu'au village de Minudie, renouvellement de subvention et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894.

566. A la Middleton and Victoria-Beach Railway Company, à responsabilité limitée, pour une voie ferrée, de 41 milles au plus, depuis Victoria-Beach jusqu'à Middleton, au lieu des subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 28 et chapitre 7 de 1901, article 2, item 21.

567. A la Compagnie du chemin de fer de Halifax et du Sud-Ouest, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(*a*) Pour une ligne de chemin de fer, de 68 milles au plus, à partir d'un point à ou près Halifax jusqu'à un point sur le chemin de fer Central à ou près la baie Mahone.

(*b*) Pour une ligne de chemin de fer, de 77 milles au plus, à partir d'un point sur le chemin de fer Central à ou près Bridgewater en gagnant le Barrington Passage.

(*c*) Pour une ligne de chemin de fer, de 22 milles au plus, à partir d'un point à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central, jusqu'à un point à ou près Caledonia.

(*d*) Pour une ligne de chemin de fer, de 29 milles au plus, à partir d'un point à ou près Caledonia jusqu'à Liverpool.

Les subventions à ces lignes de chemin de fer sont accordées au lieu des subventions accordées par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 17, 18, 35 et 36 ; par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 26 et 40, ainsi que par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 5 et 23, respectivement.

568. A la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Inverness, ci-devant l'Inverness and Richmond Railway Company, à responsabilité limitée, pour 8 milles de chemin de fer de Point-Tupper à Broad-Cove ; et pour une voie ferrée, de 37 milles au plus, à partir de Cheticamp jusqu'à un point situé sur la ligne déjà construite entre Broad-Cove et Point-Tupper, renouvellement de subvention, et au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1897.

569. Pour une ligne de chemin de fer, d'un mille au plus, à partir d'un point à ou près Wolfville sur le chemin de fer Dominion-Atlantic jusqu'à la jetée du gouvernement au Bassin-des-Mines, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 19.

570. A la Compagnie The Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Railway Company, pour une voie ferrée, de 45 milles au plus, à partir d'un point à ou près Spencer's-Bridge, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au lac Nicola, renouvellement des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892, et le chapitre 4 de 1894.

571. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 35 milles, à partir de Winnipeg-Beach ou Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Islandic en passant par Gimli, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1901, article 2, item 26.

572. A la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, à partir de la ville de Strathcona jusqu'à Edmonton, et de là en gagnant l'ouest vers la Passe-de-la-Tête-Jaune, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2. item 41.

573. A la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour une voie ferrée, de 59 milles au plus, depuis Frédéricton jusqu'à Woodstock, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 5.

574. Pour une voie ferrée, de 35 milles au plus, depuis Hawkesbury, Ontario, jusqu'à South-Indian, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 22.

575. A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, partant de Woodstock et gagnant le nord jusqu'à un point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer à Berlin, ou allant d'Ingersoll à Stratford, ou à tout point situé sur le Grand Tronc de chemin de fer entre ces endroits, soit en sus et en continuation des neuf milles mentionnés dans l'item 1er du présent article.

576. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une ligne de chemin de fer, de 75 milles au plus, allant du terminus actuel de son chemin de fer, près Baptiste, en gagnant l'est, jusqu'à un point à ou près Renfrew.

577. A la Compagnie du chemin de fer de Nipigon, pour une ligne de chemin de fer, de 80 milles au plus, allant du lac Supérieur jusqu'au lac Nipigon, et à partir d'un point situé sur la rive nord du lac Nipigon en gagnant le nord.

578. A la Compagnie du chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour une ligne de chemin de fer, de 30 milles au plus, allant de Little-Current, sur sa voie actuelle, jusqu'à Sudbury, et de là vers la ligne-mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention pour 21 milles accordée par le chapitre 7 de 1899, article 2, item 38.

579. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-du-Tonnerre, Nipigon et Saint-Jean, pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, à partir de Port-Arthur et gagnant le nord-est.

580. Pour une voie ferrée allant d'un point à ou près Sturgeon-Falls dans une direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la rive occidentale du lac Temagami, dans le district de Nipissing.

581. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, pour le prolongement de sa ligne à partir de son terminus septentrional, commençant à un point à ou près Actinolite, de là dans la direction du nord-ouest, en passant par les villages de Queensboro et de Bannockburn, jusqu'à un point dans le township de Marmora ou de Lake, dans le comté de Hastings, 20 milles en tout.

582. A la Compagnie du chemin de fer de Bruce-Mines et Algoma, pour 21 milles au plus, à partir de l'extrémité de sa ligne telle que subventionnée par le chapitre 7 de 1901, vers le nord.

583. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-James, pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 265 milles, allant de Toronto, par voie du côté est du lac Simcoe, jusqu'à un point situé à ou près Sudbury ou au-delà par voie de Parry-Sound, au lieu des deux subventions accordées par le chapitre 8 de 1900, pour 35 milles et 20 milles, respectivement, à partir de Parry-Sound, en allant vers la Baie-de-James.

584. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour un mille de voie ferrée, allant de Roberval jusqu'au quai de l'Etat, au lac Saint-Jean.

585. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort et de la Gatineau, pour le prolongement, sur 22 milles au plus, de sa ligne de chemin de fer à partir de Morin-Flats jusqu'à Saint-Jérôme, de façon à la raccorder au chemin de fer le Grand-Nord.

586. A la Compagnie du chemin de fer Interprovincial et de la Baie-de-James, pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, allant du lac Témiscamingue au terminus actuel de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la direction du nord.

587. Pour une ligne de chemin de fer, de 20 milles au plus, de Waltham-Station à Ferguson-Point, dans le comté de Pontiac.

588. Pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, du lac Nominingue à la Lièvre.

589. Pour une ligne de chemin de fer prolongeant la ligne de Lime-Ridge, dans le comté de Mégantic, jusqu'au pont du Saint-Laurent, à ou près Québec, 30 milles au plus.

590. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour le prolongement de sa voie ferrée, de 9 milles au plus, de Saint-François à Saint-Georges ; aussi, pour

une ligne de chemin de fer, de 22 milles au plus, allant de la jonction de Scott jusqu'au pont de Québec.

591. Pour une ligne de chemin de fer, de 13 milles au plus, allant de la station du Lac-Bouchette, sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-André.

592. Pour une ligne de chemin de fer, de 200 milles au plus, allant de Québec vers les Sept-Iles, y compris les embranchements de la Malbaie et de la Baie-Saint-Paul.

593. Pour une ligne d'embranchement, de 3 milles au plus, partant d'un point situé à ou près l'endroit où le chemin de fer Canadien du Pacifique est croisé par le chemin de fer le Grand-Nord, entre Saint-Philippe-d'Argenteuil et Lachute, et allant de là vers le nord en passant à travers le village de Brownsburg.

594. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-d'Oxford, pour une ligne de chemin de fer allant d'un point sur sa ligne-mère situé entre Lawrenceville et Eastman, jusqu'au lac Bonella, 5 milles; de Kingsbury à Windsor-Mills, 10 milles ; et d'Eastman jusqu'à la ligne de séparation entre le township de Bolton, partie est, et le township de Potton, I2 milles; en tout 27 milles au plus.

595. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québee et Occidental, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 200 milles,, allant de Gaspé jusqu'à un point à ou près Causapscal, sur le chemin de fer Intercolonial, et de ce point jusqu'à Edmundston; et pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 102 milles, allant de Paspébiac à Gaspé, en suivant d'aussi près que possible le rivage.

596. Pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 40 milles, en sus et en prolongement de la ligne mentionnée à l'item 11 du présent article, allant de Reberval dans la direction de la baie-de-James.

597. Pour une ligne d'embranchement d'au plus 2½ milles, à partir d'un point près le pont du chemin de fer Intercolonial, sur la rivière des Trois-Pistoles, et allant dans une direction sud-est jusqu'aux chutes McKenzie et Renouf, rivière des Trois-Pistoles.

598. A la Compagnie du chemin de fer de Matane à Gaspé, pour une ligne de chemin de fer, d'au plus 30 milles, allant d'un point à ou prés Saint-Octave, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Matane,

599. A la Compagnie du chemin de fer Chateauguay et du Nord, pour une voie ferrée, de 16 milles au plus, allant d'un point situé sur la ligne principale à ou près l'Epiphanie, et passant par la paroisse de Saint-Jacques-de-l'Achigan, jusqu'au village de Rawdon.

600. Pour une voie ferrée, de 12 milles au plus, allant de la ligne de la Compagnie du chemin de fer de Montréal à l'Atlantique, à Saint-Guillaume, jusqu'à la rivière Yamaska, se raccorder au chemin de la Rive-Sud.

601. Pour un chemin de fer de 25 milles au plus, allant de La Tuque, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à un point, sur le chemin de fer du Lac-Saint-Jean, près de la rivière Jeannotte.

602. A la Compagnie de chemin de fer du Nord de Montréal pour une ligne de chemin de fer d'au plus 15 milles, à partir d'un point situé à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts, et se dirigeant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, en passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud.

603. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial du Nouveau-Brunswick, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 33 milles, en sus et en continuation de la ligne de 67 milles mentionnée dans l'item 14 du présent article, jusqu'à un point de la rivière Saint-Jean, entre Grand-Falls et Edmundston.

604. A la Compagnie de houille et de chemin de fer de Beersville. pour une ligne de chemin de fer d'au plus 7 milles, allant d'Adamsville, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point situè à ou près Brown's-Landing ou Beersville.

605. A la York and Carleton Railway Company pour une ligne de chemin de fer d'au plus 5 milles, à partir de son terminus ouest actuel.

606. A la Mabou and Gulf Railway Company, à responsabilité limitée, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 4 milles, à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial situé à ou près la station de Mines-Road, et allant jusqu'au quai de l'Anse-à-Caribou, cette subventiou étant en sus de la subvention mentionnée dans l'item 18 du présent article.

607. A la Compagnie du chemin de fer Oriental de la Nouvelle-Ecosse, à responsabilité limitée, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 120 milles, allant de Dartmouth, par la vallée de la Musquodoboit jusqu'à un point situé à ou près Melrose, où devra se faire le raccordement avec la ligne mentionnée dans l'item 19 du présent article.

608. A la Compagnie du chemin de fer Midland, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 34 milles, allant de Truro, dans la direction du nord, vers Brûlé.

609. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 50 milles, de Saint-Peters à Louisburg.

610. A la Compagnie du chemin Central de Kootenay, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 186 milles, allant de Golden jusqu'à la frontière internationale, en passant par Windermere et Fort-Steele, et traversant le chemin de fer de la Passe-du-Nid-de-Corbeau, à un point situé à ou près Elko.

611. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la rivière Chaudière, pour une ligne de chemin de fer d'au plus 50 milles, allant de Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras ouest du bras nord de la rivière Chaudière.

612. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 55 milles, allant de Wellingten jusqu'à Union-Bay.

613. Pour une ligne de chemin de fer d'au plus 150 milles, allant de Midway à Vernon.

114. A la Compagnie du chemin de fer Rivière-Sainte-Marie, pour une ligne de chemin de fer de 16 milles, allant de Spring-Coulée et traversant la Rivière-Sainte-Marie, jusqu'à Cardston, et d'environ 16 milles, à partir d'un point sur cette ligne situé à ou près la prise d'eau du canal d'irrigation, en tout 32 milles en plus.

615. Pour une voie ferrée, d'au plus 84 milles, allant depuis Dawson jusqu'à la rivière Stewart, et passant à où près Grand-Forks.

616. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour un embranchement, d'au plus 136 milles, allant depuis un point sur la ligne principale entre Moosomin et Elkhorn, dans une direction nord-ouest, jusqu'à un point dans le voisinage des collines du Faisan.

617. Pour une ligne ferrée, d'au plus 8 milles, depuis un point à ou près Medicine-Hat, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille dans ou près les townships 12 et 13, rang 6, à l'ouest, du 4e méridien principal.

618. Au chemin de fer le Grand-Nord du Canada, pour une voie ferrée, d'au plus 70 milles, allant de la jonction Garneau au pont de Québec.

619. A la Compagnie du chemin de fer de Halifax et du Sud-Ouest, pour une voie ferrée, d'au plus 35 milles, allant jusqu'à Barrington-Passage, en sus et en continuation des 77 milles mentionnés dans l'alinéa (*b*) de l'item 23 du présent article.

620. A la Compagnie du chemin de fer du lac Supérieur, du lac Long et d'Albany, pour une voie ferrée, de 10 milles au plus, allant de Peninsula-Harbour dans une direction nord.

621. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour une voie ferrée, de 1 mille au plus, depuis la station de Parrsboro jusqu'au quai de Riverside.

622. A la Compagnie du chemin de fer de la Rivière-des-Sauvages, pour une voie ferrée, de 19 milles au plus, allant d'un point situé à ou près l'extrémité nord du Lac Mégantic, et vers le sud le long du dit lac, jusqu'à un point sur la frontière internationale.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder les subventions ci-après mentionnées pour aider à la construction des ponts aussi ci-après mentionnés, savoir :

1. Pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont de chemin de fer et de ses abords sur la rivière Nicolet, à Nicolet, au lieu d'une subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 39, $15,000.

2. Pour aider à la construction de la superstructure en acier d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-François, dans le comté de Yamaska, au lieu d'une subvention accordée par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 38, mais aux mêmes conditions que celles qui y sont exprimées, payable à la Canadian-Bridge Company de Walkerville, d'après la créance qu'elle pourra avoir pour ouvrage fait sur le dit pont, $50,000.

3. A la Canadian-Bridge Company de Walkerville, pour renforcer et complémenter les fondations et les abords du pont sur la rivière Saint-François subventionné au bénéfice de la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, par le chapitre 7 de 1899, article 3, $35,000, laquelle somme restera une première charge sur le chemin et sera remboursée au trésor à même les subventions dont les conditions sont ou seront remplies, $35,000.

4. A la Compagnie de chemin de fer de Chateauguay et du Nord. En sus de la subvention accordée pour le pont du Bout-de-l'île, par le chapitre 8 de 1900, article 2, item 33, $50,000.

4. Les subventions accordées par les présentes, pour aider à la construction d'aucun chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière expresse dans le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées comme suit :

(*a*) Lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) Par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) D'après estimations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé, les progrès réalisés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ; ou

(*d*) Dans les cas des alinéas (*b*) et (*c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établiront à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer et ponts respectivement toutes les lignes et ponts pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1903, et parachevées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et elles seront ainsi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans un traité qui sera conclus dans chaque cas par la compagnie avec le dit ministre, traité que le dit ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé de chaque ligne de chemin de fer et ponts subventionnés sera aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que le Gouverneur en conseil pourra en tout temps accorder et assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes et ponts ainsi subventionnés, des droits de circulation ou conventions de transports ou autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif

uniforme par mille ; et le Gouverneur en conseil aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par toutes les compagnies et sur tous les chemins de fer et ponts, par le présent subventionnés.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayant droits, et toute personne ou compagnie qui contrôlera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer subventionné par le présent acte, serone tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et malles sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'ils en seront requis, des wagons postaux convenablement aménagés pour ce service postal ; et ces transport et service seront faits aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera fait et la compagnie faisant ce service, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par le Gouverneur en consell ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et ponts subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possèdera ou exploitera quelqu'un des dits chemins de de fer et ponts devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

9. Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition des subventions par le présent accordées ou toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du Parlement et à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des termes aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

Par acte spécial 4 Edouard VII, chap. 34, 1904.

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression " coût " signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre secours, mais ne comprend pas le prix de revient des installations de tête de ligne ou des terrains requis pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation ; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après ; et, pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la diffé-

rence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, la dite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille.

627. A la compagnie dite The Bracebridge and Trading Lake Railway Company, au lieu de la subvention accordée par l'item 7 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour un chemin de fer allant depuis Bracebridge, dans Muskoka, jusqu'à un endroit situé à ou près Baysville, Ontario, et n'excédant pas 15 milles.

628. A la Compagnie du chemin de fer Bruce-Mines and Algoma, pour les lignes de chemin de fer suivantes:—

(*a*) Pour la partie de la ligne de chemin de fer allant de la jonction des mines de Bruce vers le sud jusqu'à la ville de Bruce-Mines, sur le lac Huron, distance d'au plus 3 milles;

(*b*) Pour les six milles de chemin de fer construits depuis la station de Gordon-Lake, extrémité de sa ligne subventionnée par le chapitre 7 de 1901, en allant vers le nord, jusqu'à Rock-Lake, distance de 6 milles;

(*c*) Pour douze milles à partir de Rock-Lake en allant vers le nord, jusqu'à une distance de 12 milles au plus;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu de la subvention accordée par l'item 38 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 21 milles au plus.

629. A la compagnie dite The Nepigon Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes :

(*a*) A partir d'un endroit situé à ou près la station de Nepigon, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au lac Nepigon, distance de 30 milles au plus;

(*b*) A partir d'un endroit situé sur la baie Nepigon, sur le lac Supérieur, jusqu'à un point situé à l'ouest du lac Helen sur la ligne du dit chemin de fer de Nepigon, distant de 3½ milles au plus;

(*c*) A partir d'un endroit situé sur la ligne du chemin de fer de Nepigon à ou près la traverse de la rivière Fraser jusqu'à un endroit situé sur le lac Jesse, en passant par Cameron's Falls, distance de 1½ mille au plus;

(*d*) A partir d'un endroit situé sur la rive nord du lac Nepigon en allant vers le nord, sur une distance de 45 milles au plus;

Les subventions à ces dites lignes étant accordées au lieu de la subvention accordée par l'item 33 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903, pour 80 milles au plus.

630. Pour la construction d'une ligne d'embranchement de chemin de fer commençant à la ligne-mère de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la station de Saint-Philippe-d'Argenteuil, ou à un endroit situé entre cette station et Grenville, et allant de là vers le nord, sur une distance n'excédant pas 3 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 49 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

631. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour un chemin de fer à partir d'un endroit situé dans le quartier Hochelaga, Montréal, et allant jusqu'à un endroit sur le chemin de fer du Grand-Nord, situé en ou près la ville de Joliette, en passant par ou près la ville de L'Assomption, Québec, ainsi qu'un rameau jusqu'à cette dite ville, au lien de la subvention accordée par l'item 32 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour une longueur n'excédant pas 42 milles.

632. A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord du Canada, pour lui permettre de prolonger son chemin de fer depuis Arundel jusqu'à un endroit situé dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, province de Québec

sur une distance n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée au chemin de fer de Colonisation de Montford et de la Gatineau par l'item 2 du chapitre 57 de 1903.

633. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, pour une ligne d'embranchement allant depuis un endroit situé sur sa ligne-mère à ou près Charlemagne, et de là vers le nord et l'ouest, jusqu'à un endroit sur le chemin de fer de Montford et de la Gatineau situé à ou près Morin-Flats, sur une distance n'excédant pas 22 milles, au lieu de la subvention accordée au chemin de fer de Colonisation de Montford et de la Gatineau par l'item 41 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

634. A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne de chemin de fer partant d'un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts, se dirigeant vers le township de Howard, dans le comté d'Argenteuil, et passant près des lacs Saint-Joseph et Sainte-Marie en allant vers le sud, sur une distance n'excédant pas 15 milles, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer du Nord de Montréal par l'item 58 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

635. A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa, pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé dans la paroisse de Saint-André, dans le comté d'Argenteuil, à un endroit situé dans la paroisse de Saint-Laurent, dans le comté de Jacques-Cartier, en passant à travers les paroisses de Saint-Placide, de Saint-Eustache et de Saint-Martin, sur une distance n'excédant pas 38 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 10 de l'article 2 du chapitre 57 de 1903.

636. Pour une ligne de chemin de fer depuis Lardo vers le lac Upper-Arrow, Colombie-Britannique, au lieu de la subvention accordée par l'item 28 de l'article 2 du chapitre 7 de 1901, pour une longueur n'excédant pas 30 milles.

637. A la Compagnie du chemin de l'Alberta Occidental pour une ligne de chemin de fer allant d'un endroit situé sur la frontière des Etats-Unis, à l'ouest du rang 27, dans la direction du nord-ouest vers Anthracite, dans le district d'Alberta, sur une distance n'excédant pas 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'item 40 de l'article 2 du chapitre 7 de 1899.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder la subvention ci-après mentionnée pour aider à la construction du pont ci-après mentionné, savoir :

638. A la Compagnie du chemin de fer de Châteauguay et du Nord, le solde impayé de la subvention accordée par l'item 23 de l'article 2 du chapitre 8 de 1900, pour un pont de chemin de fer à une seule voie, avec deux passages de 10 pieds de largeur pour la libre circulation des voitures comme sur un chemin public, entre le Bout-de-l'Ile et Charlemagne, au confluent de l'Ottawa et du Saint-Laurent, une somme n'excédant pas $51,000.

4. Les subventions par le présent acte autorisées, pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'y soit autrement pourvu d'une manière formelle dans le présent acte, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit :

(*a*) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée ; ou

(*b*) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise ; ou

(*c*) d'après évaluations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef des départements des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et au secours accordé, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille piastres ; ou

(*d*) dans les cas des alinéas *b* et *c*, partie d'une manière, partie de l'autre.

5. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies dénommées, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, accordées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établiront à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever les dits chemins de fer et pont respectivement ; tous les chemins de fer et pont pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, seront commencés dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août 1904, et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil ; et ils seront ainsi construits en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront agréés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un traité qui sera conclu dans chaque cas par la compagnie avec le dit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure ; et le tracé de ces chemins de fer et ponts subventionnés sera aussi assujéti à l'approbation du Gouverneur en conseil.

6. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et le pont ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance ; et la dite commission aura en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par toutes les compagnies et sur tous les chemins de fer et le pont, par le présent subventionnés ; mais toute décision de la dite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

7. Toute compagnie recevant une subvention aux termes du présent acte, ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirigera ou exploitera un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, seront tenues chaque année de fournir au gouvernement du Canada le transport gratuit de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches sur la partie de la ligne pour laquelle cette subvention aura été reçue, et fourniront, chaque fois qu'elles en seront requises, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour ce service de la poste ; et ces transport et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service se fera et la compagnie faisant ce service, et dans le cas du désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada ; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes du présent acte.

8. A l'égard de tous les chemins de fer et du pont subventionnés par le présent acte, la compagnie qui en aucun temps possèdera ou exploitera quelqu'un des chemins de fer devra, quand elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces justificatives établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de leur exploitation, ainsi que leurs recettes.

9. Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition des subventions par le présent accordées ou de toutes autres subventions antérieurement accordées par un acte du Parlement et à l'égard desquelles il n'a pas encore été passé de contrat avec la compagnie pour la construction du chemin de fer, que la compagnie emploie pour sa voie des rails d'acier neufs fabriqués au Canada, si pareils rails d'acier peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables que d'autres rails, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera juge.

10. Dès qu'il a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par le présent acte, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par l'ingénieur en chef ; pourvu que—

(*a*) le coût estimatif ainsi certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(*b*) il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie ;

(*c*) la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 piastres par mille.

2. Dans le présent acte l'expression "coût" à la même signification que lui assigne l'acte autorisant le paiement de subventions.

Par acte spécial, 4 Edouard VII, chap. 33, 1904.

1. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par l'un ou l'autre des actes mentionnés au préambule, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet du dit contrat et qu'il a dûment considéré la conformation physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après le dit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est ; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par l'ingénieur en chef ; pourvu que—

(*a*) le coût estimatif ainsi certifié ne soit pas en moyenne inférieur à dix-huit mille piastres par mille pour la totalité de la longueur subventionnée ;

(*b*) il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type spécifié au contrat passé avec la compagnie ;

(*c*) la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de six mille quatre cents piastres par mille.

2. Pour l'interprétation du présent acte, le mot " coût " aura le sens qui lui est attribué dans l'acte autorisant la subvention.

PARTIE IV

DIVERS ÉTATS

N°

CONTRATS au sujet de subventions ou aide à la construction de

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Nom du chemin de fer.	Lignes de chemin de fer à construire.	Autorité pour la mise en vigueur.	
				Acte du parlement.	Ordre en conseil.
15771	25 fév. 1905	Cie de ch. de f. Atlantique, Québec et Ouest.	De Gaspé à Causapscal et Edmundson, et de Paspébiac à Gaspé.	Can., 1903, c. 57.	28 janv. 1905.
15609	7 oct. 1904	Cie d. ch. d. f. Bracebridge et L. Trading	De Bracebridge, dans le Muskoka, à un point pr. de Baysville, Ont.	Can., 1904, c. 34.	3 oct. 1904.
15613	20 " 1904	Cie d. ch. d. f. Bruce-Mines et Algoma.	De la gare de Gordon-Lake à Rock-Lake.	Can., 1904, c. 34.	19 sept. 1904.
15720	28 janv. 1905	" "	De la Jct. des mines de Bruce à la ville des mines de Bruce.	Can., 1904, c. 34.	7 janv. 1905.
15596	5 oct. 1904	Cie d. ch. d. f. Cap Breton, à resp. limit.	De Saint-Pierre à Louisbourg.	Can., 1903, c. 57.	12 fév. 1904.
15645	12 nov. 1904	Cie de ch. d. f. Chateauguay et Nord.	Balance de subv. pr pont du Bout-de-L'Ile à Charlemagne.	Can., 1904, c. 34.	26 sept. 1904.
15646	12 " 1904	" "	Crédit supplémentaire pour le pont du Bout-de-L'Ile.	Can., 1903, c. 57.	26 " 1904.
15860	13 mai 1905	Cie de chemin de fer International du Nouv.-Brunswick.	De l'extrém. O. de ses 10 mi. vers un point sur la rivière Saint-Jean entre Grand-Falls et Edmundston, etc.	Can., 1903, c. 57.	8 mai 1905.
15580	8 sept. 1904	Cie d. ch. de fer de la baie James.	De Toronto à Sudbury.	Can., 1903, c. 57.	24 déc. 1903, et 23 juillet 1904.
15617	20 oct. 1904	Cie d. ch. d. f. Kootenay et Arrowhead.	De Lardo vers le lac à la Flèche Supérieure, C. A.	Can., 1904, c. 34.	23 sept. 1904.
15739	1 fév. 1905	Cie d. c. d. f. des mines du Klondike.	De Dawson à la rivière Stewart	Can., 1903, c. 57.	7 mai, 24 déc. 1904, et 7 jan. 1905.
15626	28 oct. 1904	Cie houillère Minudie, à resp. limit.	D'un point sur le ch. de fer Joggins au village Minudie.	Can., 1903, c. 57.	19 sept. 1904.
15917	5 juillet 1905	Cie de ch. de fer Mabou et Golfe, à respons. limit.	Des mines de houille de Mabou à un pt pr. de Glendyer, puis à Orangedale, sur le ch. de f. Int.	Can., 1903. c. 57.	28 juin 1905.
15956	28 " 1905	Cie de ch. d. f. Midway et Vernon.	De Midway à Vernon.	Can., 1903, c. 57.	28 " 1905.
15846	27 avril 1905	Cie de ch. d. f. et de h. Nicola, Kamloops et Similkameen.	Du pont Spence sur le C.C.P. au lac Nicola.	Can., 1903, c. 57.	20 avril 1905.
15787	9 mars 1905	Cie de c. d. f. de la montagne d'Oxford.	De Eastman aux abords de la ville entre le Tp. de Bolton, pte E. et Tp. de Potton.	Can., 1903, c. 57.	10 fév. 1905.
15903	12 juin 1905	" "	De Kingsbury à Windsor-Mills.	Can., 1903, c. 57.	25 mars 1905.
15910	23 " 1905	" "	D'un point sur la ligne principale entre Lawrenceville et Eastman au lac Bonella.	Can., 1903, c. 57.	25 " 1905.
15606	12 oct. 1904	Cie de ch. de f. Québec et lac St-Jean.	De La-Tuque sur la rivière Saint-Maurice à un point près de la rivière Jeannotte.	Can., 1903, c. 57.	5 mars 1904.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 23 septembre 1905.

1.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1905.

Montant du crédit. Par mille.	Montant du crédit. N'excédant pas	Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe, pas moins que	Largeur du déboisement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, liv. par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
$	$		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Livres.	
3,200	6,400 p. mille	362	79	955	50	20	15	56	1er août 1907
3,200	6,400 "	15	106	716	50	20	15	56	31 oct. 1905
3,200	6,400 "	6	80	573	50	20	15	56	1er déc. 1904
3,200	6,400 "	3	128	1,146	50	20	15	56	1er juillet 1905
3,200	6,400 "	50	52·80	818	50	20	15	56	1er août 1907
....	51,000 "	......	....	....	....	....	....	....	31 oct. 1904
....	50,000 "	....	....	....	....	....	....	....	31 " 1904
3,200	6,400 "	67 & 33	80	573	50	20	15	56	1er août 1907
3,200	6,400 "	265	52·80	955	50	20	15	56	1er " 1907
3,200	6,400 "	30	106	410	50	20	14	56	1er sept, 1905
3,200	6,400 "	84	159	320	30	16	12	52	1er août 1907
3,200	6,400 "	6	70	637	50	20	15	56	1er oct. 1905
3,200	6,400 "	34	224	528	50	20	15	56	1er juillet 1907
3,200	6,400 "	150	106	478	50	20	15	56	1er " 1907
3,200	6,400 "	45	58·08	478	50	20	15	56	1er août 1907
3,200	6,400 "	12	52·80	818	33	20	15	56	1er fév. 1906
3,200	6,400 "	10	74	717	33	20	15	56	1er juillet 1907
3,200	6,400 "	5	95	1,146	33	20	15	56	1er " 1906
3,200	6,400 "	35	52·80	716	50	20	15	56	1er déc. 1905

HAZEN HANSARD,
Greffier en loi

No 2.

Contrats passés durant l'exercice terminé le 30 juin 1905.

1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description générale.
	1904.		
15598	29 sept..	Henry Crawford..........	Fournir et poser tuyaux, ajuster soupapes, etc., avec l'abri de locomotives à Saint-Jean, N.-B.
15599	29 "	H. Boulay et Cie.....	Allonge au hangar à march. Saint-Moïse, Qué
15600	2 "	Thomas A. Barnhill........... .	Construire hangar à march. et plateforme à la jonction de Chatham, N.-B.
15601	29 "	Montgomery et Beard....... ...	Construire gare et résidence à la jonction de St-Léonard
15605	29 "	Wyckoff Pipe & Creosoting Co..	140,000 pds M. P. de pin.
15608	12 oct..	J. B. McManus, à resp. lim. ..	Jetée protectrice à la Pointe Tupper, N.-E.
15610	30 sept..	Galena Signal Oil Co........ ..	Fournir des huiles lubrifiantes.
15611	30 "	" " "	" " à signaux.
15615	20 oct..	F. L. Dixon	Construire gare et salle à bagages à Stellarton, N.-E.
15622	20 "	A. D. Falconer.	Construire abri de locomotive au havre Pirate, N.-E.
15625	19 "	Thomas A. Barnhill............	Const. bâtim. p. bureau et magasin au havre Pirate, N.-E
15640	10 nov..	Rhodes, Curry & Co., Ltd. ...	Wagon privé pour le gouverneur général.
15641	10 "	" "	Construire gare à Maccan, N.-E.
15642	10 "	Thomas A. Barnhill.....	" " etc., au chemin Bayfield, N.-E.
15648	20 sept..	Algoma Steel Co., à resp. lim...	Fournir 10,000 tonnes de rails d'acier de 80 liv.
15649	21 oct..	" " ..	" " " "
15657	19 nov..	Wilfrid Marchand	Allonge au hangar à march. et à la plateforme, etc., à Saint-André, Qué.
15659	19 "	Beazley, Bros..................	Construire mur du quai en caisson à Halifax, N.-E.
15664	25 "	N. H. Roy	Const. gare et hangar à march. au ch. de l'église à Belledune
15673	26 "	Thomas A. Barnhill.............	Const. hang. à march. et platef., à Debert, N.-E.
15674	25 "	N. E. Montgomery..............	" " " Saint-Cyrille, Qué.
15676	19 "	Montgomery et Beard	" " " Charlotte, St-George et Saint-Edouard, Qué.
15680	20 déc..	Rhodes Curry et Cie, à rep. lim..	Construire gare à Antigonish, N.-E.
15686	20 "	John Starr, Fils et Cie, à resp. lim	Changements et agrandissements à l'installation électrique à la gare d'Halifax, N.-E.
15687	20 "	Faulkner et Falconer...	Constr. gare et hangar à marchandises à Granton, N.-E.
15690	20 "	Thomas A. Barnhill.......	Allonge à la gare, etc., à Helton, N.-E.
15694	20 "	Cloutier et Gaudreau	Construire gare à la jonction de Villeroy, Qué.
15696	20 "	M. McMillan.............	Const. hang. et plateforme, etc., à Sydney-Nord, N.-E.
15697	20 "	Cloutier et Gaudreau............	" " Laurier, Qué.
15698	20 "	Chappell, Bros. et Cie, à resp. lim.	Const. gare à Sydney, N.-E.
	1905.		
15706	19 janv.	Rhodes, Curry et Cie, à resp. lim.	Const. abri de locom., etc., Truro, N.-E.
	1904.		
15710	15 déc..	Tilman D. LeBlanc..............	Const. hangar à transfert à Moncton, N.-B.
	1905.		
15711	9 janv.	Rhodes, Curry et Cie, à resp. lim.	Const. gare à Pictou, N.-E.
	1904.		
15713	10 nov..	Emil A. Wallberg......... .. .	Système de chauffage en éventail pour prolongement de deux ateliers à wagons à Moncton, N.-B.
15715	20 déc..	"	Const. un réservoir à eau de 80,000 gal. à Sainte-Flavie et à la jonction des Chaudières, Qué.
	1905.		
15722	16 janv.	Reid et Archibald..	Const. quai en pilotis créosotés à Halifax, N.-E.
15723	26 "	Canadian Bridge Co., à resp. lim.	Const. ponts à Sutherland, La Planche, Sackville et la rivière au Saumon.
15736	20 "	Auguste Lavoie............ ...	Construire bureau de contremaître et bâtiment à fournitures à Sainte-Flavie, Qué.

2.—CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 30 juin 1995.—*Suite.*

1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
	1904.		
15737	5 déc.	Thomas Barnhill	Construire bâtiment pour voyageurs et marchandises à Uniacke-Sud, N,-E.
	1905.		
15738	25 janv.	Cité de Sydney..................	Fournir de l'eau au chemin de fer Intercolonial.
15743	27 "	Cloutier & Gaudreau............	Remodeler gare à Saint-Pacôme, Qué.
15753	20 "	J. B. McManus, Ltd	Rép. l'ouvrage en caissons à l'embr. de la baie Courtney
15757	8 fév.	Thomas A. Barnhill......	Construire hangar à march.. etc., à Mulgrave, N.-E.
15758	6 "	Ville de Stellarton	Fournir l'eau au ch. de fer Intercolonial.
15761	14 "	James W. McDonald	Poser double voie entre Stellarton et New Glasgow, N.-E.
15762	14 "	Cloutier & Gaudreau	Remodeler et agrandir la gare à Montmagny, Qué.
*15763	8 "	Cie Canadian Locomotive Lté ..	Livraison de 25 locomotives.
15769	22 "	J. B. McManus, Ltd............	Construire des protections en caissons au pont à Grand-Narrows, N.-E.
15774	22 "	American Furniture Co...	Construire gare à Alton, N.-E.
	1904.		
15782	10 nov.	Emil A. Wallberg........... ..	Système de chauffage à éventail pour l'abri des locomotives à Sainte-Flavie et la Rivière-du-Loup, Qué.
15784	20 oct.	"	Fournir tuyaux, accesseoires, etc., pour l'abri de locomotives à la jonction des Chaudières, Sainte-Flavie et la Rivière-du-Loup, Qué.
	1905.		
15803	3 mars	Reid McManus..................	Elargir la chaussée entre Rockingham et le pont Bedford, N.-E.
15805	1er mars	Alexis Belanger............ ...	Construire gare et hangar à march. à Sainte-Hélène, Qué.
15806	3 "	"	Améliorer la gare et construire résidence pour le chef de gare à la Rivière-Ouelle, Qué.
15807	22 f v	N. E. Montgomery........	Construire gare à Drummondville, Qué.
15808	22 "	John Goulett.....	Allonge à la gare à Carlo, N.-B.
15809	22 "	Thomas A. Barnhill	Remodeler la gare et construire hangar à march. et plateforme à Canaan, N.-B.
15826	3 mars	John F. Comeau......	Allonge au hangar à marchandises à Bathurst, N.-B.
15823	1er avril	Thomas C. Simpson............	Construire magasins et bureau à Stellarton, N.-E.
15824	16 mars	Dominion Bridge Co. Lté........	Construire pont sur la rivière Est à New-Glasgow, N.-E.
15825	24 "	S. R. Gaudet & E. LeBlanc.. ...	Construire gare et améliorer le hangar à march. à Memramcook, N.-B.
15830	13 "	Dussault, Lemieux & Powers....	Rép. l'ouv. en caissons à l'ouest de la gare à Lévis, Qué.
15839	15 avril	J. H. McKay....................	Construire abri de locomotives à Amhert, N.-E.
15840	15 "	Alfred J. Stevens..	Fournir et placer un système de ventillation dans l'abri de la chaudière de la nouv. salle de bagages à Lévis, Q.
15841	5 "	Cloutier & Gaudreau..	Remod. gare et constr. hangar à houille à Ste-Louise, Q.
15844	18 "	Algoma Steel Co. Lté...........	Fournir 10,000 tonnes de rails d'acier de 80 livres.
15848	1er mai	Willard Kitchen....	Changement de voie simple à St-Michel, Qué.
15849	1 "	"	" " à la jonc. de St-Léonard, Q.
15862	10 "	Dominion Bridge Co. Lté.......	Construire ponts à Bedford, Saint-Laurent, Mitchell et la rivière Morell.
15863	13 "	Cloutier & Gaudreau............	Allonge à la gare à Sainte-Anne, Qué.
15864	15 "	Lachance & Fils................	Construire glacière à la Rivière-du-Loup, Qué.
15866	28 avril	Joseph Goulett.................	Allonge à la gare à Saint-Alexis, Qué.
15872	1er fév.	Dominion Bridge Co. Lté........	Fournir fermes pour l'atelier de wagons à Moncton, N.-B.
15873	13 mai	Crossen Car Mfg. Co. Lté.......	Livraison : 4 wagons de seconde classe, 4 wagons-salon, 4 wagons-poste, 4 wagons à bagages et 50 wag. fermés.
15877	13 "	The Rathbun Co................	Livraison de 25 wagons fermés.
15880	13 "	Napoleon Bernier...............	Allonge à la gare à la jonction de Saint-Charles, Qué.
15884	11 avril	O. Carbonneau..................	Fournir l'eau au ch. de fer Intercolonial à l'Islet, Qué.
15888	13 mai	Tilman D. LeBlanc	Allonge au hangar à march., etc., à Moncton, N.-B.
15889	13 "	"	" " Sussex, N.-B.
15890	15 avril	H. Boulay & Co............. ...	Construire gare et résidence au Lac-au-Saumon, Qué.

N.B.—*Le contrat n° 15763 annule le n° 15590 qui paraît dans le rapport de l'année dernière.

Contrats passés durant l'exercice terminé le 30 juin 1905—*Suite.*

1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs	Description générale.
	1905.		
15904	12 juin	R. H. Canavan	Construire gare à Windsor, N.-E.
15906	17 mai	W. J. Sims.......................	Excavation pour agrandir la cour à Halifax, N.-E.
15907	1er mars	Rhodes, Curry et Cie., à res. lim.	Livraison de 50 wagons fermés.
15908	1er avril	" "	" 200 " plates-formes.
15911	13 mai	Cie Oxford Furniture, à res. lim.	Construire hangar à marchandises à Oxford, N.-E.
	1900.		
*15913	30 nov.	Rhodes, Curry & Cie, à res. lim.	Fournir 2,000 roues de wagons.
	1905.		
15925	12 juin	Ville de Antigonish........	Fournir l'eau au chemin de fer Intercolonial.
15929	13 mai	Frank Wilson	Agr. le hang. à march. et la plate-f. à Shubénacadie, N.-E.
15931	3 avril	Murray M. Churchill............	Allonge à la gare à Nashe-Creek, N.-B.
15932	15 "	" "	Poser des latrines dans le hangar à marchandises de Campbelton, N.-B.
15933	15 "	" "	Construire salle à bagage et allonge à la gare à Rogersville, N.-B.
15939	13 mai	F. L. Dixon et A. D. Falconer.	Constr. hangar à march. sur la jetée n° 8, Halifax, N.-E..
15946	20 juin	Frank Wilson....................	Allonge au hangar à marchandises à Truro, N.-E.
	1904.		
†15554	10 août	William Currie et Cie, a res. lim..	Construire résidence à la rivière à l'Anguille, N.-B.
†15576	27 juillet	Rhodes, Curry et Cie, à res, lim..	Fournir 3,000 roues de wagons.
†15578	27 "	John McDougall et Cie..........	" 1,000 "
†15579	8 sept.	Flood et Bates..................	Construire magasins et bureau à Saint-Jean, N.-B.
†15585	8 "	Honore Huard...................	Déplacer hangar à marchandises à Lévis, Qué.

2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

	1904.		
15522	11 juillet	Willard Kitchen	Redresser la ligne principale à Curtis-Creek, I.P.-E.
15589	22 sept.	J. M. Clark et C	Construire une gare à Alberton, I.P.-E.
	1905.		
15716	9 janv.	M. F. Schurman et Cie.........	Construire une gare à Piusville et allonge à la gare de York, I.P.-E.
15717	9 "	" "	Construire une gare à Kensington, I.P.-E.
15718	9 "	J. M. Clark et Cie......... ...	Construire une gare à Bloomfield et Miscouche, I.P.-E..
	1904.		
15721	20 déc.	M. F. Schurman et Cie..	Construire 8 réservoirs à eau.
	1905.		
15750	2 janv.	Ronald Campbell....	Agrandir les hangars à march. sur le quai et dans la cour du ch. de fer à Summerside, I.P.-E.
15756	6 fév.	M. F. Schurman et Cie	Construire embranchem. de la ligne du havre de Murray au pont de la rivière Vernon.
15765	14 "	Willard Kitchen..........	Construire un embranchement de Cardigan au pont Montague.
15804	14 mars	" "	Raccordement entre la ligne principale et le pont de la rivière Hillsborough.
15852	2 mai	M. F. Schurman et Cie..........	Construire une gare à Ste-Thérèse, I.P.-E.
15862	10 "	Cie Dominion Bridge, lim,.......	Construire un pont à la rivière Morell, I.P.-E.
15923	13 "	M. F. Schurman et Co.	Construire gare, hangars à march., réservoirs à eau, etc.

* Trop tard pour le rapport de l'année dernière.
† Devrait être en tête de la liste des entreprises du chemin de fer Intercolonial.

CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 30 juin 1905—*Suite.*

3.—CANAL BEAUHARNOIS.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Nom de l'entrepreneur.	Description générale.
	1904.		
15688	20 déc..	O. Cossette et Frère........	Reconstruire mur sud du déversoir à Valleyfield, Qué..
	1905.		
15914	10 mai..	Lakefield Portland Cement Co., à resp. limitée.	Fournir 1,900 barils de ciment de Portland.

4.—CANAL CHAMBLY.

	1904.		
15643	10 nov..	J. E. Hébert....................	Fournir 1,800 vgs c. de pierre cassée.
15667	10 "	"	" 13,000 " "
15672	28 "	Valentine Trahan................	Construire quai et hangar à march. à Saint-Jean, Qué.

5.—CANAL CORNWALL.

	1904.		
15607	29 sept.	Smart-Turner Machine Co.......	Livraison d'une grue ambulante.
15629	7 nov..	W. J. Poupore Co., à resp. lim...	Elargir et approfondir le chenal entre l'extrémité est du mur de revêtement et l'ancienne écluse n° 17.
15630	10 "	J. J. Fallon	Elargir et agrandir le déversoir à l'ancienne écluse n° 17.
15660	28 "	W. H. C. Mussen et Cie.........	Installation d'un équipement en béton.
15671	26 "	W. J. Poupore et Cie, à resp. lim.	Améliorer le chenal à l'ouest de l'entrée supérieure.
15675	15 déc..	Driscoll et Fitzpatrick..........	Construire bureau à Cornwall, Ont.
	1905.		
15800	10 mars.	Railway Spring & Supply Co.,àr.l.	Fourn. bois et machinerie p. trav. le fer aux ate. du canal.

6.—CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

	1904.		
15536	14 juill..	Acetylene Construction Co., à r. l.	Construire un système d'éclairage au gaz acétylène.
	1905.		
15768	10 fév..	John Inglis Co., à resp. limitée..	Livraison de lève-porte en acier.

7.—CANAL DES GALOPS.

	1904.		
15709	20 déc..	John O'Leary...................	Arrêter l'écoulement à travers la berge sud près de l'extrémité de la section Iroquois.
	1905.		
15919	13 mai..	Edwardsburg Starch Co., à resp.l.	Fournir pouvoir électrique pour actionner le pont tournant à Cardinal, Ont.

8.—CANAL GRENVILLE.

	1904.		
15691	20 déc..	O. Martineau et Fils	Reconstruire quai à l'entrée supérieure.
	1905.		
15853	1er mai	Canadian Portland Cement Co., à resp. limitée.	Fournir 3,000 barils de ciment de Portland.

2.—CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 30 juin 1905—*Suite.*

9.—CANAL LACHINE.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description générale.
	1904.		
15537	25 juill.	Quinlan et Robertson............	Elever une partie du nouveau hangar n° 1 Saint-Gabriel.
15658	19 nov..	" "	Construire mur de soutènement en béton, etc., sur le côté nord du bassin n° 1.
15689	20 déc..	" "	Réparer parties de la cale sèche du gouvernement à l'extrémité ouest du bassin n° 2.
	1905.		
15788	3 mars.	Rogers et Taylor.....	Construire substructure au pont de l'avenue Atwater.
15834	30 "	Phœnix Bridge and Iron Works, à resp. limitée.	Livraison de 18 poutres pour portes d'écluse.
15835	1er avril	Quinlan et Robertson......	Reconstruire murs en talus.
15842	12 "	John Keegan....	Livraison de 1,200 vgs cub. de pierre cassée.
15851	1er mai	Quinlan et Robertson...........	Construire mur de soutènement et ouvrage en sous-œuvre du vieux mur au bassin n° 2.
15854	1er "	Canadian Portland Cement Co., à resp. limitée.	Fournir 3,400 brls de ciment de Portland.
15855	22 mars.	Lakefield Portland Cement Co., à resp. limitée.	" 5,300 " " "
15915	13 mai..	Owen Sound Portland Cement Co., à resp. limitée.	" 7,000 " " "

10.—CANAL RIDEAU.

	1904.		
15560	17 août..	W. McNally et Cie........	Livraison de 3,000 brls de ciment.
15563	25 "	Locomotive & Machine Co., de Montréal, à resp. limitée.	Construire pont à Smith's Falls, Ont.
15614	20 oct..	John O'Leary.....	" digue en bét. à la stat. d'éc. de Poonomalie.
	1905.		
15918	17 mars.	Robt. Anderson........... . . .	Ligne de lumière électrique du pied des écluses au pont Laurier.

11.—CANAL SAUT SAINTE-MARIE.

	1904.		
15666	25 nov..	O'Boyle, Frères....	Construire prolongement de la jetée d'amarrage sud de l'entrée supérieure.
	1905.		
15861	3 mai..	C. S. Boone.....................	Approf. et élargir le lit du chenal de l'entrée supérieure.

12.—CANAL SOULANGES.

	1904.		
15623	19 oct...	Dominion Bridge Co., à resp. lim.	Construire pont en acier à Côteau-du-Lac, Qué.

13.—CANAL DE LA TRENT.

	1905.		
15802	15 fév..	Dominion Bridge Co., à resp. lim.	Construire écluse hydraulique près de Kirkfield, Ont.
15918	13 mai..	Wm. Hamilton Mf'g Co., à r. lim.	Livraison de machinerie de dragage.

2.—CONTRATS passés durant l'exercice terminé le 30 juin 1904—*Fin.*

14.—CANAL WELLAND.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Contracteurs.	Description générale.
	1904.		
15570	10 août.	Dominion Bridge Co., lim.......	Construire ponts à Allanburg et à la traverse Marlatt.
15602	29 sept.	Joseph Battle...	Construire substructures de ponts à Allanburg et à la traverse Marlatt.
15620	7 nov.	"	Prolonger ponceau sous la rue du Canal, Welland, Ont.
15644	10 "	Northern Aluminum Co., lim....	Fournir des conducteurs en aluminium.
15679	15 déc.	Joseph Battle........	Construire substructure du pont n° 11.
	1905.		
15744	20 jan.	Rowan et Elliott	Construire substructure du pont de la rue Niagara, Sainte-Catherine, Ont.
15749	20 "	Hamilton Bridge Wks. Co., lim..	Construire pont de la rue Niagara, Ste-Catherine, Ont.
15766	20 fév.	Ahearn et Soper lim.............	Système de transmission électrique.
15799	3 mars.	J. H. Kratz et Cie	Fournir bois de service, etc., pour 1905.
15801	3 "	Niagara Falls Machine et Foundry Co., lim.	" fontes de fer et de cuivre pour 1905.
15827	18 "	Magann et Phinn...............	Enlever ouvrage de la jetée centre des ponts à Allanburg et à la traverse Marlatt.
15831	11 "	Mason, Gordon et Co....	Fournir bois de construction pour 1905.
15832	11 "	McCleary et McLean...	" " "
15833	20 "	Joseph Battle..................	Réparer fondations des écluses nos 12, 15 et 16.
15843	24 avril.	Cunningham et Son.	Fournir fontes de fer et de cuivre pour 1905.
15867	11 mai.	Canadian Bridge Co., Lim.	Construire pont de ch. de fer entre les écluses 24 et 25 près de Thorold, Ont.
15871	13 "	Larkin et Sangster......	Construire fondations d'un élévateur à grain à Port-Colborne, Ont.
15942	13 "	Joseph Battle..	Construire protection en pierre entre Thorold et Port-Colborne, Ont.
15947	10 "	Ahearn et Soper, lim...........	Fournir disjoncteurs d.lamp. à arc et des transformateurs.

HAZEN HANSARD,
Greffier en loi.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 septembre 1905.

N°

N° 3.—CHUTES d'eau et autres propriétés publiques louées par le ministère des

1.—CHEMIN DE FER

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Propriété louée.
	1904.		
15561	24 août ..	Robert McLean..................	Priv. de poser un tuyau à l'eau à Nash-Creek, N.-B.
15567	23 " ..	James Skean..................	Terrain près de Charlo, N.-B..........................
15577	8 sept. ..	J. C. Jones..................	" à Petitcodiac, N.-B..........................
15592	29 " ..	David Patterson..................	" à la gare Thomson, N.-E..........................
15593	29 " ..	M. A. McLeod..................	" à la Pointe-Tupper, N.-E..........................
15594	29 " .	McKenzie et Graham..................	" à Truro, N.-E..........................
15612	20 oct.. ..	Jos. Raymond..................	Privil. de poser un tuyau de ¾ pcs à Cedar Hall, Qué.
15619	20 " ..	Ville de Lévis..................	Parties du lot 422 dans le quart. Lauzon. Lévis, Qué.
15631	12 nov....	The Price Porritt Pulp and Paper Co.	Terrain à la gare de Rimouski, etc.
15650	10 " ..	Amherst town..................	Privilège de poser un tuyau de 8 pcs.
15652	19 " ..	Rothesay Water and Improvement Co.	" " 2 tuyaux à Rothesay, N.-B.....
15653	28 " ..	Canadian Oil Co., lim..................	Pr. de poser une ligne de tuy. au gar. Tannery, N.-E.
15654	28 " ..	Canadian Oil Co., lim..................	Terrain à Saint-Jean, N.-B., etc..........................
15668	28 " ..	Ville de Campbellton..................	" à Campbellton, N.-B..........................
15702	20 déc.. ..	Wm. H. Miller..................	" " " ....
	1905.		
15714	9 jan. ..	J. H. Hickman etCo..................	Terrain à Dorchester, N.-B..........................
15751	20 " ..	New Brunswick Coal and Ry. Co.	Priv. d'entretenir un tuyau de 4 pcs à Norton, N.-B.
15759	6 fév. ..	O. Brouillard..................	Terrain à Carmel, Qué..........................
	1904.		
15798	27 déc.. ..	Fillmore et Morris, lim..................	Terrain à Amherst, N.-E..........................
	1905.		
15819	21 mars ..	The Desjardins Co..................	Terrain à Saint-André, comté de Kamouraska, Qué.
15905	24 juin. ..	Halifax Transfer Co..................	Privilège de solliciter du bagage pour transfer à Halifax, N.-E., sur des trains entre la jonction de Windsor et Halifax.
15912	24 " ..	Ville de Pictou..................	Privilège de poser un tuyau de 6 pouces.

2.—CANAL DE

	1904.		
15531	15 juillet.	Thos Hood..................	Terrain à l'extrémité est du barrage du gouvernement dans la paroisse de Sainte-Cécile.

3.—CANAL DE

	1905.		
15894	12 juin...	Bell Telephone Co. of Canada, lim.	Privilège de construire une ligne de téléphone.

3.

Chemins de fer et Canaux dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1905.

INTERCOLONIAL.

Superficie.	Force.	Durée du bail	Date du bail.	Condition des paiements.		
				Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
....	....	Durant bon plaisir..	1er juillet 1903	1 00	1er juillet.	1er juill. '03
·062 acres.....	....	" " ..	1er mai 1904	5 00	1er mai...	1er mai '04
1,800 pds car.	....	" " ..	1er juillet 1904	10 00	1er juiller.	1er juill. '04
898 pds car....	....	" " ..	1er " 1904	1 00	1er " ..	1er " '04
0·47 acres.....	....	" " ..	1 mai 1904	5 00	1er mai...	1er mai '04
0·11 "	....	" " ..	1er sept. 1904	5 00	1er sept...	1er sept. '04
....	....	" " ..	1er août 1904	1 00	1er août..	1er août '04
4,772, 3,194 pds carrés	....	21 ans, renouvelable à perpétuité ...	1er oct. 1904	1 00	1er oct....	1er oct. '04
3,395 pds car..	....	Durant bon plaisir..	1er juillet 1904	1 00	1er juillet.	1er juill. '04
....	....	" " ..	1er " 1904	1 00	1er " .	1er " '04
....	....	" " ..	1er " 1904	2 00	1er " .	1er " '04
....	....	" " ..	1er nov. 1904	1 00	1er nov. .	1er nov. '04
0·27 acres.....	....	" " ..	1er " 1904	2 00	1er " ..	1er " '04
180 pds car....	....	" " ..	1er sept. 1904	....	....	....
4 acres........	....	" " ..	1er " 1904	25 00	1er sept...	1er sept. '04
336 pds car....	....	" " ..	1er juillet 1904	1 00	1er juillet.	1er juill. '04
....	....	" " ..	1er " 1904	1 00	1er déc...	1er déc. '04
67·7 acres.....	....	" " ..	1er déc. 1904	10 00	1er " ...	1er " '04
80 pds car.....	....	" " ..	1er juillet 1904	1 00	1er juillet.	1er juill. '04
2,000 pds car..	....	" " ..	1er " 1904	1 00	1er " .	1er " '04
....	....	5 ans............	1er mai 1905	500 00	Trimestre.	1er août '05
....	....	Durant bon plaisir..	1er juillet 1904	1 00	1er juillet.	1er juill. '04

BEAUHARNOIS.

57,180 pds car.	....	Durant bon plaisir..	1er juillet 1903	10 00	1er juillet.	1er juill. '03

CARILLON.

....	....	Durant bon plaisir..	1er juin 1905	1 00	1er juin...	1er juin '05

N° 3.—CHUTES d'eau et autres propriétés louées par le

4.—CANAL

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1904.		
15550	25 juillet.	Ville de Saint-Jean.	Partie du lot n° 1157 du cad., Saint-Jean, Qué......

5.—CANAL

	1905.		
15783	2 mars....	Toronto Paper Mfg. Co..........	Partie E½ du lot 14, con. 1, township de Cornwall..

6.—CANAL

	1904.		
15669	26 nov....	E. V. Dodge	Terrain sur le côté nord de la section Cardinal.. ...

7.—CANAL

	1904.		
15532	15 juillet..	Cie de bateaux à vap. du Nouvel Ontario, limitée, *et al.*...... ...	400 pds d'espace dans le hangar à farine n° 1........
15543	1er "	F. V. Chisdell................ ..	Terrain à l'extr. sup. du bassin Wellington, Montréal
15547	3 août....	Ville de Côte-Saint-Paul.... ...	Privilège de poser un tuyau de 16 pds, etc..........
15552	15 "	Cie de ch. de fer C. du Pacifique..	Priv. de poser une v. sim. le long de la rive s. du canal
15556	12 "	Jno. McDougall Caledonian Iron Works Co.	Partie du lot 1068, quartier Sainte-Anne, Montréal.
15595	29 sept. ..	A. W. Hepburn....	275 pieds d'espace dans le hangar à farine n° 1......
15618	20 oct	C. A. Jacques..	Hangars n°s 4 et 6 sur le côté sud du bassin n° 2. ..
15621	28 "	The Ogilvie Flour Mills Co., lim..	Privilège de construire une conduite aérienne, côté sud du bassin n° 2.
15647	10 nov....	Cie de Trawway Elec., Montréal..	Privilège de poser une voie simple sur le pont de la Côte Saint-Paul.
	1905.		
15705	7 jan	Cie de ch. de fer du G.-T., Canada.	Privilège de poser 2 lig. d'em. sur la rive n. du canal..
15735	9 " ...	Cie de navig. Richelieu et Ontario.	Hangar à farine n° 2, entre les bassins n°s 3 et 4....
15754	24 "	Canada Car Co., limitée.........	Privilège d'exploiter des lignes de tramways sur le côté nord du canal.
15760	6 fév....	Cie de ch. de fer G.-T. du Canada.	Privilège de poser une voie de garage sur la propriété de la Canada Malting Co., Saint-Henri........
15767	8 "	Dobell, Beckett et Cie...........	Lots de quai 9 et 10, côte S. E. du bassin Wellington.
15794	25 "	Cie de ch. de fer G.-T- du Canada.	Terrain à l'ouest du village Turcot.............. ...
15820	20 mars...	The Ogilvie Flour Mills Co. lim..	Privilège de construire des ponts sur tréteaux et d'y poser une voie de chemin de fer.
15837	14 avril...	J. H. Huchison.................	Privilège de const. une grue ambulante à St-Henri.
15838	15 " ...	Ville de Lachine................	Lot 807 du cadastre, partie de la rive sud de l'ancien canal en face de Lachine, Qué.
15897	8 août...	Cie de ch. de fer C -T. du Canada..	Priv. de poser une ligne d'emb. sur la rive n. du canal.

ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Suite.*

CHAMBLY.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
4,000 pds car..	....	21 ans.............	1er janv. 1904	1 00	1er janv...	1er janv. '04

CORNWALL.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
0·27 acres.....	Force de 800 chevaux.	21 ans, renouvelable.	1er janv. 1904	Terrain, 24 50 Eau, 2,400 00	Semi-annuellem.	1er janv. '04

DES GALOPS.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
0·38 acres.....	....	Durant bon plaisir..	1er nov. 1904	5 00	1er nov...	1er nov. '04

LACHINE.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
....	....	Durant bon plaisir..	1er mai 1904	800 00	Semi-annuellem.	1er mai '04
22,700 pds car.	....	" ..	1er juillet 1904	550 00	1er juillet.	1er juill. '04
....	....	"	1 " 1904	1 00	1er " .	1er " '04
....	....	21 ans............	1er nov. 1903	600 00	1er nov..	1er nov. '03
7,600 pds car..	....	"	1er juillet 1904	19 00	1er juillet.	1er juill. '04
....	....	Durant bon plaisir..	1er juin 1904	275 00	Semi-annuellem.	1er juin '04
....	....	"	1er sept. 1904	464 00	Semi-annuellem.	1er sept. '04
....	....	"	1er oct. 1904	1 00	1er oct...	1er oct. '04
....	....	"	1er juillet 1904	1 00	1er juillet.	1er juill. '04
....	....	21 ans............	1er juillet 1904	10 00	1er juillet.	1er juill. '04
....	....	Durant bon plaisir..	1er sept. 1904	336 00	Semi-annuellem.	1er sept. '04
....	......	21 ans, renouvelable.	1er janv. 1904	Chaque ligne, 10 00 Chaque tour, 10 00	1er janv..	1er janv. '04
....	....	21 ans.............	1er juillet 1904	1 00	1er juillet.	1er juill. '04
0·85 acres.....	....	Durant bon plaisir..	1er nov. 1904	425 25	1er nov...	1er nov. '04
16,575 pds car.	....	" ...	1er fév. 1905	33 00	1er fév..	1er fév. '04
....	....	"	1er mars 1905	1 00	1er mars..	1er mars '05
....	....	"	1er avril 1905	1 00	1er avril..	1er avril '05
....	....	"	1er fév. 1905	1 00	1er fév..	1er fév. '05
....	....	20 ans.............	1er juillet 1905	5 00	1er juillet.	1er juill. '05

3.—CHUTES d'eau et autres propriétés publiques

8.—CANAL

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Propriété louée.
	1904.		
15565	26 août...	Ville de Perth..................	Privilège de poser 2 tuyaux d'égout ....
15582	14 juillet..	Ville d'Ottawa..................	Partie de terrain de l'artillerie à l'ouest du canal sur le lot n° 1, conc. "C", township de Napean......
15583	25 " ..	"	Pt. lot "K" and "I", con. "C" tp de Nepean.
15651	10 nov....	John Fixter..................	Terrain en face du sous-lot n° 5 du lot 35, con. "B", township de Nepean..........................
15656	26 " ..	Rideau Canoe Club............	Pt. lot "I", con. "C", township de Nepean ......
	1905.		
15895	12 juin....	J. M. Guest	Pt. lot 4, con. 1, tp Oxford, comté de Grenville, Ont.
15909	24 " ..	Jno. Woodruff	Pt. lot 17, con. 8, tp Crosby, comté de Leeds, Ont..

9.—CANAL DU

	1905.		
15896	12 juin...	Canadian Oil Co., Ltd.	Terrain sur le côté nord de la jetée d'entrée inférieure nord, Saut-Sainte-Marie, Ont..................

10.—CANAL DE

	1904.		
15624	28 oct...	P. McPherson	Pt. lot 3, con. 4, township de Eldon, comté de Victoria, Ont.
15704	20 déc.....	V. Eastwood.................	Pt. lot 60, township de Eldon, comté de Victoria, Ont.

11.—CANAL

	1904.		
15564	3 aug.....	Provincial Natural Gas & Fuel Co. de Ontario, Ltd.	Privilège de poser un tuyau de 3 pcs à travers la rivière Welland, à Chippawa, Ont...............
15587	16 sept....	Beatrice L. Taylor..............	Terrain à Port-Colborne, Ont. ....
	1905.		
15793	10 mars...	Riverside Stock Farm Co......	Terrain dans le township de Thorold, comté de Welland, Ont..........................
15795	11 " ..	Maple Leaf Rubber Co., Ltd....	Terrain à Port Dalhousie, Ont ....
15796	3 " ..	Mary Irvine..................	" " " ....

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 23 septembre 1905.

louées par le ministère des Chemins de fer et Canaux, etc.—*Suite.*

RIDEAU.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
....	....	Durant bon plaisir..	1er juillet 1904	2 00	1er juillet.	1er juillet '04
1·16 acres.....	....	"	1er " 1904	1 00	1er " ..	1er " '04
6·62 } 8·09 } acres....	....	"	1er " 1904	1 00	1er " ..	1er " '04
2 acres........	....	"	1er oct. 1904	4 00	1er oct....	1er oct. '04
7,000 pds car..	....	"	1er déc. 1904	1 00	1er déc. ..	1er déc. '04
3½ acres.......	....	"	1er juin 1905	7 00	1er juin...	1er juin '05
0·90 acres.....	40 c. v ...	21 ans............	1er juillet 1905	85 00	1er juillet.	1er juillet '05

SAUT SAINTE-MARIE.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
				$ c.		
2,500 pds car...	....	Durant bon plaisir..	1er fév. 1904	5 00	1er fév. ..	1er fév. '05

LA TRENT.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
·12 acres....	....	Durant bon plaisir..	1er août 1905	24 00	$2 Par mois.	1er août '04
14·55 "	... .	"	1er nov. 1904	14 50	1er nov...	1er nov. '04

WELLAND.

Superficie.	Force.	Durée du bail.	Date du bail.	Loyer annuel.	Payable.	Première échéance.
....	....	Durant bon plaisir..	1er juillet 1904	5 00	1er juillet.	1er juillet '04
·48 acres...	....	"	1er sept. 1904	1 00	1er sept...	1er sept. '04
·290 " ...	....	"	1er fév. 1905	200 00	1er fév...	1er fév. '05
·16 " ...	....	"	1er " 1905	20 00	1er " .	1er " '05
0·232 " ...	....	"	1er " 1905	1 00	1er " ..	1er " '05

HAZEN HANSARD,
Greffier en loi.

N° O

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des chemins de fer et canaux et

1.—CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Lot.	District.
	1904.			
15573	15 juillet	Mme N. Aubin	Partie du lot 21	Paroisse de Sainte-Flavie.
15683	17 oct.	H. W. Yuill *et ux.*	Terrain à	Truro
15684	20 août	J. C. Cunning	"	Piedmont
15685	25 juillet	T. M. Smith *et ux.*	"	"
15699	1er déc.	Sarah Campbell	"	Jamesville
15700	15 juin	Wm. Richards et Cie à r.l.	"	Campbellton
15707	18 nov.	W. D. Duncan *et al.*	"	"
15708	3 "	F. W. Sumner *et ux.*	"	Paroisse de Bathurst
15746	12 "	T. McManus et C. McCrea.	"	Memramcook
15752	14 déc.	Wm. Cunard *et ux.*	"	Sydney nord
15770	16 "	J. C. McDonald *et al.*	"	Ottawa, traverse du c. Rd
15773	7 nov.	A. Smith *et ux.*	"	Sydney
	1905.			
15786	17 fév.	C. Lagace	"	Gare Dessaint
	1904.			
15797	15 oct.	R. W. Hewsen *et ux*	"	Moncton
15858	16 déc.	Margt. A. Byers	Terrain à l'est du chem. Campbell	Halifax
15859	19 "	I. Creighton *et ux.*	" "	"
15868	30 oct.	F. Lacroix	Partie du lot 519	Paroisse Saint-Michel
15898	15 déc.	Emily Plant *et al.*	Terrain à	Sydney-Nord
	1905.			
15901	30 mars	Wm. R. Johnson *et ux.*	"	Jonction de Gloucester

2.—CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Lot.	District.
	1904.			
15681	4 août	N. McLean *et ux*	Terrain à Curtis-Creek	Tp. n° 32
15682	6 "	L'hon. W. W. Sulliv'n *et ux*	" "	" 32
15701	3 sept.	A. McPherson *et ux.*	" "	" 64
15785	3 août	S. B. Gillespie *et al.*	" "	" 32

3.—CHEMIN DE FER

Numéro de l'acte.	Date de la signature.	Cédant.	Lot.	District.
	1904.			
15661	28 nov.	D. S. Tilton	Partie de la partie nord du n°. 3, con. 1, île Sheik.	Township Cornwall
15661	29 "	J. A. Langelier	" " "	" "
15665	30 "	Sol. Raymond	Partie n° 4, con. 1, île Sheik	" "
15602	30 "	A. S. Raymond	Parties n°s 5 et 6, con. 1, île Sheik.	" "
	1905.			
15748	20 janv.	J. Z. Raymond	Partie ½ ouest n° 5, con. 1, île Sheik.	" "
15875	27 mai	Ellen Sheets	Partie n° 2, con. 1, île Sheik	" "

4.

lettres patentes accordées, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905—*Fin.*

INTERCOLONIAL.

Comté.	Superficie.	Montant.	Observations.
		$ c.	
Rimouski, Qué........	1,150 pds c........	50 00	
Colchester, N.-E......	7·951, 6·499 acres..	11,500 00	
Pictou, N.-E.........	9,000 pds c.......	50 00	
"	"	100 00	
Victoria, N.-E.... ...	3 23 acres.........	250 00	
Restigouche, N.-B ...	1·703 "	8,000 00	
"	0·54 "	2,700 00	
Gloucester, N.-B.....	2·81 "	75 00	
Westmoreland, N.-B...	0·67 "	200 00	
Cap-Breton, N.-E.....	0·42, 6·30 acres ..	$5,665 pr., $2,167.91 int., $310.01 frais.	
Victoria, N.-E.	....	100 00	
Cap-Breton, N.-E....	680 pds c..........	500 00	
Kamouraska, Qué.....	225 pds c..........	15 00	
Westmoreland, N.-B..	14·6 acres.........	14,600 00	
Halifax, N.-E........	0·077 "	83 00	
"	0·053 "	150 00	
Bellechasse, Qué	0·645 "	245 00	
Cap-Breton, N.-E.....	0·87 "	$2,000 pr., $265.48 frais et intér. à 6% du 1er juin '98 au 17 oct. '04.	
Gloucester, N.-B......	16·16 "	808 00	

DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Queen..	0·96 acres.........	75 00	
"	0·70 "	35 00	
King............	0·75 "	400 00	
Queen............. ..	1·66 "	190 90	

CORNWALL.

Stormont, Ont........	0·65 acres.........	148 43	
"	0·20 "	149 52	
"	2·08 "	1,186 88	
"	0·47, 1·44 acres....	474 99	
"	1·02 acres........	163 14	
"	0·13 "	60 00	

N° 4.—Propriétés cédées au ministère des chemins de fer et Canaux,

4.—CANAL DES

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Lot.	District.
	1903.			
*15655	1er mai....	E. Smith *et ux*..........	N° 57, bloc 10........	Iroquois.............. ....
	1904			
15663	31 oct.......	J. D. McLaughlin *et ux*.	Pts O. ½ n° 11 et E½ n° 12, con. 1.	Canton d'Edwardsburg ..

5.—CANAL

15692	3 oct. '04...	De Beaujeu, succession..	Pt. n° 454.	St-Ignace du Coteau du Lac.

6.—CANAL DE

15741	3 oct. '04..	B. R. Matthews, *et ux*...	Pts n° 29, con. 12...............	Canton de Otonabee.. ..
15742	3 " '04..	John Hull..............	Pt. bloc 'Q'......	Lakefield.. .. ..
15745	30 déc. '04..	D. McRae, *et ux*........	Pt. E ½ du n° 4, con. 11..........	Canton de Thorah........
15885	12 nov. '04..	M. Harrigan, *et ux*..... .	Pt. n° 12, con. 8.................	" Douro . .. ...
15921	7 sept. '04..	John Hull, *et ux*........	Pts du bloc 'G' et E. pt. des blocs 'F' et 'H.'	Lakefield........... .....

7.—CANAL

*15633	28 juin '04..	N. F. Box, *et ux*...... ..	Pt. n° 215.	Canton de Thorold . .. .
*15634	8 " '04..	E. Box, *et ux*...........	Pt. n° 222...	" " . . .
*15635	30 " '04..	M. Hagar, *et al*.........	Pts. n[os] 222 et 223............	" " ....
*15636	10 " '04..	A. B. Hagar, *et al*	" "	" " ......
*15637	30 " '04..	H. W. Stone, *et al*.......	Pt. n° 213	" " ..... .
*15638	22 " '04..	J. E. Reavely...........	Pt. n[os] 214 et 215.	" " ....
*15639	9 " '04..	C. Silverthorn, *et al*.....	Pt. n° 229... ....-...	" " ....
15856	20 mars '05..	L'hon. R. Harcourt, *et ux*.	Pt. n° 29, rue Bald et pt. n° 36, rue Jane.	Welland...... ....
15936	8 " '05..	Eliz. Coulter, *et al*	Pt. n° 203, O. côté de la Deep-Cut.	Canton de Thorold........

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 23 septembre 1905.

et lettres patentes accordées pour l'exercice terminé le 30 juin 1905—*Suite.*

GALOPS.

Comté.	Etendue de terrain.	Montant.	Observations.
		$ c.	
Dundas, Ont..........	0·80 acres......	1,192 33	
Grenville, Ont.... ...	5·94 "	1,958 00	

SOULANGES.

Soulanges, Qué	0·125 acres.	78 85	

LA TRENT.

Peterborough, Ont....	0·2, 0·4 acres.....	1,676 99	
"	....	....	Lettres patentes.
Ontario, Ont......	2 acres.	200 00	
Peterborough, Ont....	4·22 acres.........	300 00	
"	1·26 "	10,000 00	

WELLAND.

Welland, Ont.........	12 acres..	700 00	
"	40 "	3,800 00	
"	20 "	1,800 00	
"	30 "	9,800 00	
"	20 "	800 00	
"	34¼ "	1,800 00	
"	30 "	3,200 00	
"	0·29 "	100 00	
"	4·75 "	2,000 00	

HAZEN HANSARD,
Greffier en loi.

N° 4.—PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1905.

1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant	Description.	Montant.
	1904.			$ c.
15528	14 juill..	Henry N. Paint.........	Dommages résultant du barrage d'une traverse sur la propriété du ch. de fer Intercolonial à la rue Victoria, près de la gare de la Pointe-Tupper..	600 00
15571	30 août	Bélanger et Michaud....	Dommages pour blessures reçues en voyageant sur un train du ch. de fer Intercolonial..	800 00
15572	30 "	Thomas Carson, aîné....	Dommages résultant du barrage d'une traverse de ferme à ½ mille à l'ouest de la gare d'Elmsdale, N.-E.	75 00
	1905.			
15857	30 mars	Thomas Loane...	Dommages au terrain près du pont du ruisseau Grant et pour la perte de deux moutons............	1 00
15865	4 mai..	John D. Ross..... ..	Dommages pour blessures à son fils William en tombant du pont du ch. de fer Interc. à Truro, N.-E....	1,054 75
15874	5 "	Michael Steele....	Dommages résultant de la diversion du ruisseau et dommage au terrain.	300 00
15878	22 "	P. St. Laurent et J. Proulx.	Dommage au terrain à St-Anaclet, comté de Rimouski	45 00 55 00
	1904.			
15882	27 août	Richard Howard, jne....	Dommages pour blessures reçues au terminus en eau profonde, Halifax, N.-E	77 50
15883	27 "	Louis Barnes.	Dommages pour blessures reçues au terminus en eau profonde, Halifax, N.-E	76 00
15891	10 "	Strait of Canso Marine Ry. Co.	De toutes réclamat. résultant d'une traverse de chemin privé par le ch. de fer Interc., Pointe-Tupper, N.-E..	1 00

2.—CANAL CHAMBLY.

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant	Description.	Montant.
	1904.			
15575	30 juill.	N. Métivier	Dommages aux lots 4 et 5 du village de Chambly Canton, et lots 150 du Bassin de Chambly..............	300 00
	1905.			
15725	4 janv.	Edouard Chartier.	Dommages au terrain, lots 227 et 228, paroisse de St-Luc, comté d'Iberville, Qué..	100 00
15726	7 "	Levi Dupuis	Dommages au terrain, lot 231, paroisse St-Luc, comté d'Iberville, Qué	350 00
15727	3 "	F. X. Gervais	Dommage au terrain, lot 27, paroisse St-Luc, comté d'Iberville, Qué	100 00
15728	5 "	Julian Audette..........	Dommages au terrain, lot 30, paroisse St-Luc, comté d'Iberville, Qué.	25 00
15729	4 "	J. B. Many............	Dommages au terrain, lot 31, paroisse St-Luc, comté d'Iberville, Qué.....	300 00
15730	5 "	C. U. Coupal..........	Dommages au terrain, lot 28, paroisse St-Luc, comté d'Iberville, Qué.	50 00
15731	4 "	C. Poirier	Dommages au terrain, lot 30, paroisse St-Luc, comté d'Iberville, Qué.	200 00
15732	4 "	Joseph Dupuis, aîné.....	Dommages au terrain, lot 29, paroisse St-Luc, comté d'Iberville, Qué.	200 00
15733	4 "	J. B. Lapalme	Dommages au terrain, lots 229 et 230, paroisse St-Luc, comté d'Iberville, Qué................	310 00
15734	14 "	Leonie Chartier, succ....	Dommages au terrain, lots 229 et 230, paroisse St-Luc, comté d'Iberville, Qué...	40 00

3.—CANAL CORNWALL.

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant	Description.	Montant.
	1905.			
15845	5 avril..	P. N. Tait..............	Dommage au lot n° 1, île Sheik...............	100 00

DOC. DE LA SESSION No 20

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1905—*Fin*.

4.—CANAL DE LA CULBUTE.

N° du titre.	Date de la signature.	Concédant.	Description.	Montant.
	1904.			
15775	2 nov..	Patrick Ryan ...	Dommages au terrain, lots 30, 38, 39, 40 et 41, rang, E., île aux Allumettes, comté de Pontiac...	500 00
15776	29 oct. .	Alex. Ryan *et al*...	Dommages au terrain, lots 26, 27 et 28, rang E., île aux Allumettes, comté de Pontiac...	135 00
15777	12 " ..	Chas. J. Kelly *et al*...	Dommages au terrain, lots 34 et 35, rang E., île aux Allumettes, comté de Pontiac ...	950 00
15778	29 " ..	Philip M. Kelly *et al*...	Dommages au terrain, lots 31, 32 et 33, rang E, île au Allumettes, comté de Pontiac...	400 00
15779	29 " ..	Joseph Monk *et al*...	Dommages au terrain, lot 29, rang E, île aux Allumettes, comté de Pontiac...	165 00
15780	29 " ..	Bernard Spence *et al*...	Dommages au terrain, lot 18, rang E., île aux Allumettes, comté de Pontiac ...	50 00
15781	1 nov..	Anselme Bechamps...	Dommages au terrain, lot 10, 2e rang, île aux Allumettes, comté de Pontiac...	55 00

5.—CANAL SOULANGES.

	1905.			
15789	8 oct. .	A. Bissonnette ...	Dommages au terrain, lots 147 et 308, paroisse de Saint Joseph, comté de Soulanges, Qué...	150 00
15790	8 " .	F. Bissonnette ...	Dommages au terrain, lots 145 et 146, paroisse de Saint.-Joseph, comté de Soulanges, Qué ...	150 00
15791	8 " ..	Ovila Séguin...	Dommages au terrain, lots 143 et 144, paroisse de Saint-Joseph, comté de Soulanges, Què...	150 00
15792	6 " ..	F. X. Valade...	Dommages au terrain, lots 309 et 310, paroisse de Saint-Joseph, comté de Soulanges, Qué...	200 00

HAZEN HANSARD,
Greffier en loi.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 23 septembre 1905.

INDEX